Antwerpen

Seine Weltstellung und Bedeutung für das deutsche Wirtschaftsleben

Von

Hermann Schumacher

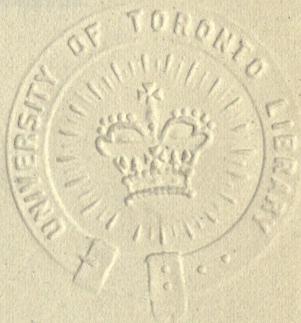


Verlegt bei Duncker & Humblot
München und Leipzig + 1916

Antwerpen

Seine Weltstellung und Bedeutung für das deutsche Wirtschaftsleben

Von Dr. Albert Hermann Schumacher
o. Professor der Staatswissenschaften a. d. Universität Bonn





München und Leipzig
Verlag von Duncker & Humblot
1916



Altenburg
Piererſche Hofbuchdruckerei
Stephan Geibel & Co.

Meiner lieben Frau,

meiner treuen Helferin.

Inhaltsverzeichnis.

Als unsere Truppen am 10. Oktober 1914 siegreich in Antwerpen einzogen, durchwogte viele deutsche Herzen das Gefühl, den weltgeschichtlich bedeutsamsten Tag seit 1871 zu erleben. Diese Stimmung beruhte nicht etwa darauf, daß eine der stärksten Festungen Europas in erstaunlich kurzem Kampfe bezwungen war; in ihr spiegelte sich vielmehr die Vorstellung von der großen Bedeutung, welche diese Hafenstadt im Welthandel und im deutschen Wirtschaftsleben hat. Stark, aber unklar kam sie in jener Gefühlswallung zum Ausdruck. Inzwischen hat sie an Stärke verloren und an Klarheit nicht gewonnen. Ist es im allgemeinen befremdlich, wie wenig wir Deutschen uns mit den vielen bedeutsamen Problemen unseres belgischen Nachbarlandes beschäftigt haben, so ist es besonders merkwürdig, daß es auch heute noch an gefesteten und deutlichen Vorstellungen über Antwerpens Bedeutung mangelt. Noch immer finden nachweisbar falsche Ansichten Verbreitung und Zustimmung und noch immer sind in politischen, wirtschaftlichen und wissenschaftlichen Kreisen die Anschauungen in einem so eigentümlichen Zustand unsicheren Schwankens [1], daß fast überall die Gefahr besteht, zum Opfer des letzten Wortes zu werden, wenn es nur zuversichtlich vorgebracht wird, mag es einer sachlichen Begründung auch noch so sehr entbehren.

Nachdem die deutsche Flagge anderthalb Jahre auf der ragenden Kathedrale der Scheldestadt flattert, ist es Zeit, aus diesem deutscher Art kaum entsprechenden Zustand herauszukommen. Dazu soll dieses Schriftchen

behilflich sein. Es sucht mit der Sorgfalt, die der Ernst der Zeit wie die Würde der Wissenschaft gebietet, ein Bild von Antwerpens Weltstellung und Bedeutung für das deutsche Wirtschaftsleben zu entwerfen. Anfangs sollte das nur positiv aufbauend geschehen. Dieser ursprüngliche Plan kommt im Text, in dem knapp das Wesentlichste zusammengefaßt wird, unverändert zum Ausdruck. Leider ist der Verfasser aber auch zu einer Polemik genötigt worden [2]. Diese heute nicht unwichtigen kritischen Zusätze finden sich in den Anmerkungen, in die außerdem eine Reihe ergänzender und beweisender Einzelausführungen verwiesen worden sind.

I.

Antwerpen ist vielleicht von allen Seestädten Nordwesteuropas die Stadt mit der stolzesten Vergangenheit und doch „der jüngste der großen Seehäfen Europas“. Dieser Gegensatz erklärt sich daraus, daß es auch der politischste Seehafen Europas genannt werden kann. Politische Schicksale wirken natürlich auf jede Hafenstadt ein. Das weiß kein Volk besser als das deutsche. Aber doch ist es bei Antwerpen etwas Besonderes. Man könnte sagen, daß das politische Geschick der eigenen deutschen Lande die Entwicklung der deutschen Hafenplätze, das politische Geschick fremder Länder die Entwicklung Antwerpens bestimmt hat. Die Scheldestadt liegt ja in jenem Wetterwinkel Europas, in dem die großen Hauptstürme der europäischen Politik einherbrausten, und ist von ihnen immer wieder in ihren Strudel gezogen worden. Um keinem der großen Rivalen es zu ermöglichen, hier an der politisch und wirtschaftlich so wichtigen Gegenküste Englands festen Fuß zu fassen, wurde im Westfälischen Frieden die rührige Handelsstadt ihres natürlichen Zugangs zum Meere beraubt, so daß sie fast anderthalb Jahrhunderte überhaupt aufhörte, ein Seehafen zu sein. Erst die Französische Revolution sprengte auch diese Fessel, doch die Napoleonischen Kriege mit der Kontinentalsperre lasteten noch schwer auf der befreiten Stadt, und der Aufschwung, der mit dem Frieden eintrat, fand schnell wieder ein Ende in der Revolution, die 1830 Belgien von den Niederlanden

trennte und wenn auch nicht wieder die alte Schelde-sperre, so doch einen neuen Scheldezoll einführte. Erst 1863 wurde auch er voll beseitigt und die Bahn ganz frei gemacht für eine ungehemmte Entwicklung[3]. So ist die alte Stadt Antwerpen, weil sie der politischste unter den Seehäfen Europas war, in langer Entwicklung zum jüngsten geworden.

Die geographische Lage, die ihm politisch so unheilvoll ward, ward ihm jetzt wirtschaftlich zum Segen. Nur der freie Zugang zum Meere hatte gefehlt, um die starken Kräfte, die aus dem Hinterlande zu ihm drängten, zur Entfaltung gelangen zu lassen. Zum zweiten Male nimmt Antwerpen teil am deutschen Aufschwung und steigt glanzvoll empor, wie es ihm nie in Verbindung mit Frankreich und England vergönnt war. Der Aufstieg der Westmächte fällt mit den traurigsten politischen Zeiten Antwerpens zusammen; ihre Macht hat stets schwer auf ihm gelastet. Nur das Erstarken und Aufblühen Deutschlands hat immer eine wirtschaftliche Glanzzeit auch für die Scheldestadt bedeutet.

Von allen politischen Fesseln endlich befreit, hat sie in dem inzwischen verflossenen halben Jahrhundert einen Aufstieg erlebt, wie er von keinem anderen Hafen des europäischen Festlands übertroffen wird. In den fünfziger Jahren des vorigen Jahrhunderts erreichte Antwerpen noch nicht die Hälfte des Hamburger Verkehrs und blieb auch 1864 nicht nur weit hinter London und Liverpool, sondern auch sehr beträchtlich hinter Hamburg sowie noch hinter Havre und Rotterdam zurück. Nach

weiteren zehn Jahren dagegen hatte es alle Festlandshäfen im Schiffsverkehr überflügelt. Freilich kommt dann der allgemeine Aufschwung, den die politische Einigung in Deutschland hervorruft, dem Elbhafen Hamburg und dem Rheinhafen Rotterdam in erster Linie zugute. Vor allem die gewaltige Verkehrszunahme auf dem Rheinstrom spiegelt sich in dem Aufstieg seines Hauptmündungshafens. Die Seehäfen an den beiden größten deutschen Strömen gewinnen wieder die Führung. 1870—1900 steht Antwerpen im Gesamtzuwachs seines ein- und ausgehenden Schiffsverkehrs um $3^1/_2$ Mill. Registertonnen hinter Hamburg und auch noch ein wenig hinter Rotterdam und London zurück. Und erst mit dem neuen großen Aufschwung der deutschen Industrie schlägt Antwerpen im Maße seines Wachstums alle anderen Häfen. 1900—1912 hat es mit einem Verkehrszuwachs von 12,38 Mill. Registertonnen weit die beiden englischen Welthäfen, aber auch Rotterdam und Hamburg und ein wenig sogar Neuyork übertroffen. Vor dem Kriegsausbruch (1912) standen im Schiffsverkehr Hamburg (24,9 Mill. Reg. T.), Antwerpen (23,9 Mill. Reg. T.), Rotterdam (23,2 Mill. Reg. T.) und London (23,05 Mill. Reg. T.) einander gleich [4].

Doch diese Hafenstatistik, welche nur den Tonnengehalt der ein- und ausgehenden Schiffe anführt, hat nur einen sehr bescheidenen Wert. Sie ist nur ein allgemeiner Gradmesser der Entwicklung und gibt keinen Aufschluß über den tatsächlichen Verkehr der Seehäfen. Denn — abgesehen von der übertrieben ausgenutzten [5] Tatsache,

daß ein Schiff auf einer Rundreise in einem Anlaufhafen zweimal, in einem Ausgangs- und Endhafen nur einmal ein- und ausklariert wird — sagt sie nicht, wieviel von dem Tonnengehalt der ein- und auslaufenden Schiffe durch die gelöschten und geladenen Güter des einzelnen Hafenplatzes in Anspruch genommen ist. Inhaltreicher ist daher die Statistik über den Güterverkehr eines Seehafens. Allerdings versagt sie zum Teil bei Rotterdam. Während Hamburg und Antwerpen die Ein- und Ausfuhr in Seeschiffen, mit den Eisenbahnen und in Fluß- und Kanalschiffen genau voneinander unterscheiden, geschieht das beim holländischen Hafen nur unvollständig. Aber immerhin reichen die Zahlen[6] doch aus, sich ein Urteil zu bilden. Unzweifelhaft steht nach der Güterstatistik Hamburg im Seeverkehr voran. Allerdings hat sein Vorsprung im Gewicht Antwerpen gegenüber seit 1900 sich sowohl in den absoluten Zahlen als auch verhältnismäßig vermindert. Aber dem Werte nach nimmt Hamburg sogar nicht nur auf dem europäischen Festland, sondern überhaupt den ersten Platz ein. Es hat den wichtigen Vorzug, den größten Durchschnittswert der gelöschten und geladenen Güter aufzuweisen. Unter den europäischen Festlandshäfen stehen an zweiter und dritter Stelle Rotterdam und Antwerpen, der holländische Hafen wahrscheinlich mit einem Gewichtsvorsprung und der belgische Hafen mit einem Wertvorsprung. Auch nach der Güterstatistik unterscheiden sich die genannten drei Haupthäfen des europäischen Festlands nicht sehr wesentlich. Ihr Unterschied

besteht weniger im Umfang als in der Art des Güterverkehrs. Ihre individuelle Eigenart ist, wie wir sehen werden, ganz verschieden.

Wie erklärt sich der glänzende Aufstieg, der den jüngsten unter den großen Seehäfen Europas in ihre erste Reihe gerückt hat?

Will man die Bedeutung Antwerpens in ihren letzten Gründen erfassen, so darf man nicht ausgehen von dem, was Menschenwerk an der Schelde geschaffen hat[7]. So bedeutend es ist, es ist veränderlich und ersetzbar: es wird immer wieder in neuer Form dem Boden entwachsen, solange er dieselben sachlichen Entwicklungsbedingungen in sich birgt. Gewiß, Antwerpens Eigenhandel gehört zu den stolzesten Leistungen, die das Deutschtum im Ausland aufzuweisen hat; er lenkt daher mit Recht den Blick besonders auf sich. Aber unter den großen Gesichtspunkten, die heute die Zeit erfordert — sub specie aeternitatis — sind die erfolgreichen Vertreter deutschen Kaufmannsgeistes an der Schelde doch nicht Träger, sondern Vollzieher von Entwicklungstendenzen. Sie sind gewissermaßen nur die Funktion überlegener Kräfte, die immer wieder sich durchsetzen werden. Die eigentlichen Entwicklungstendenzen sind tiefer verankert.

Will man sie erkennen, so darf man die Seehäfen nicht als isolierte Gebilde, sondern nur als Teile eines großen Organismus betrachten. Sie sind die wichtigsten Bindeglieder, welche die einzelnen Volkswirtschaften zu jenem Ganzen verknüpfen, das wir als Weltwirtschaft bezeichnen. Wie man einzelne Organe wohl anatomisch er-

kennen kann, wenn man sie für sich vergleichend betrachtet, aber ihre physiologischen Funktionen nur zu begreifen vermag, wenn man den ganzen Körper, dem sie dienen, ins Auge faßt, so kann auch die bloße vergleichende Betrachtung der Seehäfen wohl lehren, daß der eine anders ist als der andere, doch können ihr Wesen und Wirken nur voll und richtig erfaßt werden, wenn von den Besonderheiten und Bedürfnissen der großen Wirtschaftskörper, denen sie dienen, ausgegangen wird. Darum können auch bei Antwerpen niemals Maßnahmen ausreichen, welche nur auf den Hafen sich beziehen und die schutzbedürftigen Zusammenhänge mit dem ganzen Wirtschaftskörper nicht berücksichtigen. Es kommt nicht nur darauf an, daß deutsche Reeder ihre Schiffe nach Antwerpen gelangen lassen können; wichtiger ist, daß deutschen Industriellen für ihre Waren dieser wichtige Weg zum Weltmarkt nicht erschwert wird.

Von diesem umfassenden Standpunkt aus ist die lokale Eignung zum Seeverkehr zwar natürlich die technische Voraussetzung für die Entwicklung. Es muß ein brauchbarer Seehafen überhaupt vorhanden sein. Aber das allein reicht nicht aus, wie Vergangenheit und Gegenwart vielfältig bezeugen[8]. Wichtiger für die Bedeutung eines Seehafens ist die Möglichkeit internationaler Verkehrsvermittlung, wie sie eine günstige Lage zu den großen Handelsstraßen des Meeres bietet. Auch ohne großen Eigenverkehr kann dann ein Seehafen eine Rolle spielen, wofür Singapore wohl das hervorstechendste Beispiel in der Gegenwart bietet. Aber im allgemeinen

genügt auch die bloße Möglichkeit internationaler Verkehrsvermittlung nicht. Im allgemeinen hängt die Bedeutung eines Seehafens vielmehr von der Notwendigkeit solcher Vermittlung ab, d. h. von dem internationalen Transportbedürfnis des betreffenden Hinterlandes. Wie überall die Nachfrage die eigentliche aufbauende Kraft im Wirtschaftsleben ist, so ist es auch die im Hinterlande wurzelnde Nachfrage nach Schiffsraum, auf der in erster Linie die Bedeutung eines Seehafens beruht[9]. Ein starkes Transportbedürfnis fordert Befriedigung, auch wenn es abseits von den großen Weltverkehrsstraßen auftritt. Regelmäßig kann die Gunst der Landlage durch eine glückliche Seelage nicht ersetzt, sondern nur gesteigert werden.

II.

Alle drei für einen Seehafen wichtigen Momente — Hafen, Seelage, Landlage — sind in Antwerpen besonders vorteilhaft gegeben.

Am wenigsten ist das beim Hafen[10] der Fall. Freilich hat die Ansegelung von Vlissingen, dem Außenmündungsort des den Antwerpener Hafen mit dem Meere verbindenden Scheldestroms, gegenüber den Ansegelungsorten der übrigen großen Häfen an der Nordseeküste den großen Vorteil, für alle vom Kanal von England kommenden Schiffe nicht nur der kürzere, sondern auch sicherere Seeweg zu sein, und vor allem ist die Scheldemündung bei schwerem und unsichtigem Wetter, zumal bei

stürmischen südwestlichen bis nordwestlichen Winden sehr viel leichter anzusteuern als die holländische Küste. Aber diesem ausgesprochenen Vorzug in der äußeren Fahrstraße tritt nicht in vollem Maße ein solcher auch für die weitere Fahrstraße vom Außenfeuerschiff bis zum Hafen zur Seite. Ihre Länge von 88 km — gegenüber 120 km in Hamburg und 34 km in Rotterdam — kann allerdings vielleicht eher ein Vorteil als ein Nachteil genannt werden; denn dank ihrer gelangt das Seeschiff weit ins Land, wodurch sich die an sich höheren binnenländischen Transportkosten mindern. Aber die Beschaffenheit dieser Straße entspricht nicht allen Wünschen. Auf den ersten 70 km allerdings ist sie mehr eine Meeresbucht als ein Flußlauf und gestattet auch den größten Dampfern die Einfahrt noch unter Volldampf. Auf der weiteren Strecke aber weist sie ungünstige Krümmungsverhältnisse (bis zu einem Radius von 700 m), eine Verengerung des Fahrwassers durch Barren (bis zu 150 m) und eine Minderung der Tiefe (bis zu 8 m bei mittlerem Niedrigwasser und 12,5 m bei mittlerem Hochwasser) auf, was natürlich eine Verringerung der Fahrgeschwindigkeit nötig macht und eine erhöhte Gefahr von Schiffszusammenstößen bedeutet. Diese Verhältnisse, welche Antwerpen — wenigstens auf einer Strecke von 18 km — ungünstiger stellen als Hamburg und auch wohl als Rotterdam, sind aber nicht unabänderlich. Sie waren ähnlich meist auch in den anderen Häfen, und der Unterschied besteht weniger in den natürlichen Schwierigkeiten, als in der Kunst, ihrer Herr zu werden.

Zunächst war allerdings auch das Bedürfnis dazu geringer. Denn während der regelmäßige Unterschied der Gezeiten in Rotterdam nur 1,3 m und in Hamburg nur 1,8 m beträgt, ist er in Antwerpen 4,3 m groß. Diese der Ozeannähe entspringende Besonderheit, welche auch für die Hafenbauten der drei Seehäfen, wie wir sehen werden, von Bedeutung geworden ist, bedeutet einen zeitweisen Ausgleich für ungenügende Tiefe des Fahrwassers. Was in Rotterdam und Hamburg nur durch kostspielige Bauten erzielt werden konnte, schuf die Flut an der Schelde, wenn auch nicht dauernd, so doch regelmäßig wiederkehrend, ohne Zutun des Menschen.

Trotzdem hat es auch in Antwerpen an Plänen, die natürlichen Schwierigkeiten gründlich zu beseitigen, keineswegs gefehlt. Insbesondere ist von Franzius, der die entsprechenden Arbeiten an der Unterweser ausgeführt hat, ein großer Entwurf zur Streckung und Verbesserung des Scheldelaufes, der unter der Bezeichnung „la grande Coupure" bekannt geworden ist, schon früh ausgearbeitet worden. Wenn Antwerpen trotzdem im Ausbau seines Fahrwassers hinter den anderen großen Festlandshäfen Nordeuropas zurückgeblieben ist, so erklärt sich das vor allem aus politischen Verhältnissen. Schon die Tatsache, daß die Ufer der Scheldemündung seit 1648 im Besitz von Holland sich befinden, dieses aber natürlich wenig Interesse hat, zugunsten des Konkurrenzhafens von Amsterdam und Rotterdam Aufwendungen zu machen, hat lähmend gewirkt. Damit überhaupt etwas geschah, mußte Belgien sich entschließen,

fast alle Ausgaben für das Scheldefahrwasser zu übernehmen, und zwar in den letzten beiden Jahrzehnten ohne finanzielles Entgelt, da es sich 1895 genötigt sah, die noch bestehenden Abgaben aufzuheben, was natürlich die Bereitwilligkeit zu großen Aufwendungen kaum steigern konnte. Noch mehr wurde aber die Tatkraft dadurch gelähmt, daß es auch auf belgischer Seite an Einmütigkeit fehlte. Der scharfe politische Gegensatz zwischen Liberalen und Klerikalen griff unmittelbar in die Entscheidung der Zukunftsfragen von Antwerpen ein. Denn während die Stadtverwaltung, welche die Hafenanlagen auf dem rechten Scheldeufer verwaltet, liberal ist, herrscht auf dem linken Scheldeufer die klerikale Provinzialverwaltung von Ostflandern. Durch diesen Gegensatz, der in Antwerpen die Form der Furcht vor einem „Konkurrenzhafen“ angenommen hat, ist jede Einigung über einen Plan, der, wie der Franziussche, auf das bisher fast unbenutzte linke Ufer hinübergreift, aufs äußerste erschwert[11]. Derselbe politische Gegensatz, wie zwischen Stadt und Provinz, wiederholt sich in der Kammer. Dort ist infolgedessen auch der großzügige Durchbruchsplan, den die Regierung 1905 vorlegte, in seinen wesentlichen Teilen nicht angenommen worden, und auch der abgeänderte, am 20. Februar 1912 vorgelegte Plan, der statt des Franziusschen Durchbruchs nur weitgehende Milderungen der Kurven vorsieht, hat nur teilweise Annahme gefunden. Da es vielleicht im kleinen Staat auch an genügend vorgebildeten und erfahrenen Trägern technischen Könnens gefehlt hat, ist es an der Schelde nicht

zu so durchgreifender Bekämpfung der vorliegenden Schwierigkeiten gekommen, wie in den deutschen und auch den holländischen Häfen. Man ist über unbefriedigende Kompromisse und Stückwerk in der Ausführung nicht hinausgelangt.

Trotzdem sind die Aufwendungen, die für Antwerpen als Hafen gemacht worden sind, gewaltig. Auch der beste natürliche Hafen entspricht heute nicht mehr den Bedürfnissen des Weltverkehrs. Jeder leistungsfähige Welthafen ist ein Kunstprodukt, das nur in jahrzehntelanger Arbeit unter außerordentlichen Aufwendungen hat geschaffen werden können. Im ganzen ist bis 1912 für Antwerpen vom belgischen Staat, der alle Ausgaben für das Fahrwasser der Schelde und die Uferbauten zu tragen hat, ein unverzinstes Kapital von 325 Mill. Fr. und außerdem von der Stadt, welche für die Scheldekais und Hafenbauten sorgen muß, ein mäßig verzinstes Kapital von 131 Mill. Fr., also zusammen 456 Mill. Fr. aufgewendet worden. Und der Staat war nach dem Plane von 1912 bereit, weitere 120 Mill. Fr. zu bewilligen. Schon diese Zahlen dürften zeigen, daß Belgien nicht, wie man gemeint hat, „leicht die Mittel finden kann, die Einfuhr- und Ausfuhrbedürfnisse seines Gebietes, zumal seiner industriellen Teile entweder über einen neu auszubauenden Hafen, wie Ostende, oder aber ... über Dünkirchen und auch Havre abzulenken[12]."

Während Antwerpen als Hafen heute neben ausgesprochenen Vorteilen noch manche Nachteile, die frei-

lich nicht unabänderbar sind, aufzuweisen hat, kann von seiner Seelage uneingeschränkt gesagt werden, daß sie besonders günstig ist.

Im Gegensatz zu Hamburg und Bremen, die „im nassen Dreieck" Endpunkte nationaler Verkehrswege bilden, liegt Antwerpen unmittelbar an der belebtesten Durchgangsstraße der Meere. Der stärkste Schiffsverkehr flutet an ihm vorüber. Ohne großen Zeitverlust kann er in die Schelde einbiegen, wenn gewinnbringende Fracht dort zu laden oder zu löschen ist. Und da es daran, wie wir sehen werden, nicht fehlt, so ist Antwerpen im Gegensatz zu den nationalen Endhäfen an der Elbe und Weser, im Gegensatz auch zu den holländischen Anlaufhäfen, die gleiche Frachtmengen nicht darbieten und daher gleiche Anziehungskraft nicht haben, zum internationalsten Hafen Europas geworden. Nicht weniger als 115 fremde Dampferlinien liefen Antwerpen vor dem Kriegsausbruch regelmäßig an, und fast jede von ihnen bot Verkehrsmöglichkeiten nach zwei Richtungen. Eine Dampferlinie in Hamburg und in Bremen, wie in London und Liverpool, schafft eine Verbindung regelmäßig nur nach Westen, wie in Lübeck regelmäßig nur nach Osten, im Scheldehafen dagegen ist beides fast immer vereinigt. Antwerpen nimmt auch heute wieder in Europa eine ähnliche Vermittlungsstellung zwischen Osten und Westen sowie Norden und Süden ein, wie einst im 16. Jahrhundert als Nachfolger von Brügge.

Antwerpen hat diese alte Stellung eines besonders wichtigen Bindegliedes im europäischen Verkehr vor

allem auch darum wiedergewonnen, weil es der westlichste große Festlandshafen Nordeuropas ist, der ohne Kursänderung von Schiffen, die aus dem Atlantischen Ozean kommen, aufgesucht werden kann. Das noch westlichere Havre, abgesehen davon, daß es nicht mehr in die erste Reihe der großen Seehäfen gehört, liegt so weit südlich von der Hauptverkehrsstraße, daß es nur auf einem Umweg zu erreichen ist. Hamburg und Bremen liegen rund 300 Seemeilen, Rotterdam und Amsterdam immerhin noch 30—55 Seemeilen weiter westlich, und die holländischen Häfen haben, wie wir sahen, den Nachteil, daß ihre Küste nicht so leicht angesteuert werden kann, wie die Scheldemündung. Nicht nur auf den Entfernungen, sondern mehr noch auf der Verkehrslage und den Wetterverhältnissen beruht Antwerpens Vorzug, der erste große Anlaufhafen des europäischen Festlandes für alle vom Meere kommenden Schiffe zu sein.

Lange war England auch für das Festland dieser vorgeschobene Posten, und es galt als selbstverständlich, daß unsere Bremer und Hamburger Linien bei jeder Aus- wie Einfahrt einen englischen Hafen aufsuchten. Je mehr das europäische Festland sich von der alten Industrieherrschaft und dem alten Zwischenhandelsmonopol Englands losgemacht hat, ist diese Selbstverständlichkeit geschwunden. Mit dem Aufblühen der festländischen, insbesondere deutschen Industrie wurde nicht nur Antwerpen als ihr wichtigster westlicher Ausfuhrhafen von den deutschen Dampferlinien in immer steigendem Maße

aufgesucht, sondern das bisherige Verhältnis drehte sich geradezu um. Denn dem deutschen Vorgehen mußten die englischen Reedereien folgen, wenn sie vom Festlandsverkehr nicht völlig ausgeschlossen werden wollten. So sind widerwillig fast alle großen englischen Frachtdampferlinien — die großen englischen Personendampfer sind den Inselhäfen noch treu geblieben — dazu übergegangen, in der Schelde einzukehren. Als Anlaufhafen steht Antwerpen deshalb nicht mit den deutschen Endhäfen, auch nicht mit den holländischen Häfen, die nicht zu großen Anlaufhäfen sich haben entwickeln können, sondern mit den alten englischen Anlaufhäfen, insbesondere auch mit London, in stärkstem Wettbewerb. Schon dadurch wird es verständlich, daß Antwerpen zum Schreckwort für die englischen Schiffahrtsinteressenten werden konnte. Die westliche Vorpostenstellung, die Antwerpen als festländischer Hauptanlaufhafen, der eine so wichtige Aufgabe im wirtschaftlichen Emanzipationskampf von England zu erfüllen hat, gewinnt noch an Bedeutung für die deutsche Industrie mit jeder Weiterentwicklung zu einer hochwertigen Fertig- und Qualitätserzeugung. Denn deutsche Dampfer verlassen Antwerpen mehrere Tage später als ihren Heimathafen und dieser Zeitgewinn, der nicht nur eine Zeitersparnis, sondern auch eine wichtige Verlängerung der Lieferzeit bedeuten kann, ist künstlich noch dadurch gesteigert worden, daß die ganze Hafenorganisation auf möglichste Beschleunigung der Ausfuhr angelegt ist.

Den großen Vorteilen, die aus Antwerpens Seelage

erwachsen, stehen aber auch Nachteile gegenüber. Weil der Scheldehafen, wie kein anderer, an der Linienschiffahrt teilnimmt, die aus den Verfrachtungsbedürfnissen anderer Häfen herausgewachsen ist, ist es ihm sehr erschwert, aus dem eigenen Verfrachtungsbedürfnis heraus, so groß es auch ist, eine eigene Linienschiffahrt zu schaffen. Was dem Schiffsverkehr nützlich ist, ist dem Schiffsbesitz schädlich. Der starke Wettbewerb im Schiffsfahrtsmarkt ist für den einheimischen Reeder ebenso unvorteilhaft, wie für den Verlader vorteilhaft. Darum steht in der Reederei Antwerpen, wie wir ausführlich noch sehen werden, nicht nur hinter Endhäfen wie Hamburg und Bremen, sondern auch hinter weniger entwickelten Anlaufhäfen, wie Rotterdam und Amsterdam, zurück.

Noch wichtiger als die Seelage ist die Landlage, die Frage des Hinterlandes.

Da ergibt sich als erstes: Antwerpen ist der Seehafen des belgischen Wirtschaftsgebietes. Zwar sind auch andere Seehäfen in Belgien vorhanden, aber sie haben höchstens einen beachtenswerten Nachbarschaftsverkehr, insbesondere mit England, und sind in die Weltwirtschaft nicht eingewachsen. Bisher haben alle Aufwendungen für sie der Entwicklung Antwerpens keinen nennenswerten Abbruch getan. Bisher kann Antwerpen noch als der Monopolhafen des belgischen Wirtschaftsgebietes bezeichnet werden. Sonst teilen sich fast überall mehrere gleichwertige Häfen in den Verkehr eines Landes. Nur Antwerpen im Industriestaat Belgien, wie Kopen-

hagen im Agrarland Dänemark, ist ohne eigentlichen nationalen Rivalen. Es ist deshalb mit dem Wirtschaftsleben seines Landes und der Finanzwirtschaft seines Staates besonders eng verwachsen. Denn um die belgischen Transporte findet nicht der Wettbewerb statt wie in Deutschland, insbesondere Rheinland-Westfalen, und wie in England, Frankreich und Holland, und finanzielle Aufwendungen für Antwerpen erzeugen nicht so weitgehende Ansprüche wie in Ländern, in denen mehrere inländische Rivalen gleichwertig nebeneinander stehen. Belgien hat seine ganze Energie auf seinen einen großen Hafen vereinigt. Zu klein, um auf dem inneren Markt eine umfassende Schutzzollpolitik aufbauen zu können[13], ist seine äußere Wirtschaftspolitik fast ganz auf den ausländischen Absatz zugeschnitten. Sie ist fast ganz Exportpolitik und damit Antwerpenpolitik. Das Äußerste ist vom Staate zugunsten des Scheldehafens bereits geschehen. Eine Steigerung ist kaum noch möglich. Schärfer kann der Wettbewerb in der Ausfuhr kaum noch werden. Mag die Zukunft sich gestalten, wie sie wolle, die Frage ist demnach im wesentlichen nur, ob der Wettbewerb bleibt, wie er war oder sich mildert. Jedenfalls haben unsere deutschen Häfen an der Elbe und Weser von einer Veränderung nur wenig zu fürchten.

Als Monopolhafen des belgischen Wirtschaftsgebiets nimmt Antwerpen für den Nordwesten des europäischen Festlandes eine ähnliche Stellung ein, wie Hamburg für den Nordosten. Der Elbehafen als der östlichste der großen Kontinentalhäfen Nordeuropas hat, gestützt auf

ein bis Breslau und Thorn reichendes Netz alter Binnenwasserstraßen, sowie auf den die Ostsee erschließenden neuen Kaiser-Wilhelm-Kanal, eine Vorzugsstellung für Ostdeutschland und weite Gebiete des Ostens darüber hinaus. Der Scheldehafen als der westlichste der großen Kontinentalhäfen Nordeuropas, dem ein Wasserstraßennetz zur Verfügung steht, das sogar noch weiter verzweigt ist, als das zwischen Elbe, Oder und Weichsel, hat eine solche Vorzugsstellung nicht nur für Belgien, sondern im wesentlichen für das ganze linke deutsche Rheinufer und weite angrenzende Gebiete in Deutschland, in der Schweiz und in Frankreich. Wie Hamburg für das weite natürliche Hinterland, dem es allein dient, die Verselbständigung England gegenüber bereits erfolgreich durchgeführt hat, so steht Antwerpen für sein weites westliches Spezialgebiet in diesem wirtschaftlichen Befreiungskampf des Festlandes noch mitten drin [14]. Auch unter diesem Gesichtspunkt befindet sich Antwerpen in erster Linie mit den englischen Seehäfen, vor allem mit London, im Wettbewerb, und zwar in einem Wettbewerb, welcher dem ersten Seehandelsstaat des Festlandes, Deutschland, besonders günstige Aussichten bot.

Die Hafenplätze zwischen Hamburg und Antwerpen genießen nicht dieselbe natürliche Gunst. Denn sie haben nicht ein so großes und ergiebiges Gebiet, in dem sie konkurrenzlos herrschen; sie stehen in ihrem Hinterland fast überall in scharfem Wettbewerb. Rotterdam wird dafür entschädigt durch seine Lage am glänzendsten Ver-

kehrswege Europas, Amsterdam und Bremen gewährt die Natur keinen solchen künstlichen Ersatz. Sie haben ihn sich künstlich beschaffen müssen. Amsterdam hat ihn gleichsam im Kapital gefunden; es lebt noch von den Resten seiner stolzen Vergangenheit. Bremen ist allein auf seine Arbeit angewiesen; es kann sich nur durch besondere Tüchtigkeit einen Ersatz schaffen, nur durch einen Vorsprung in Sachkunde und Zuverlässigkeit seine schwierige Stellung zwischen den bevorzugten Wettbewerbern im Osten und Westen wahren.

Antwerpen steht natürlich als Einfuhr- und Ausfuhrplatz mit dem am nächsten gelegenen großen Festlandshafen, mit Rotterdam, im stärksten Wettbewerb. Was die Hinterlandsgrenze zwischen ihnen im einzelnen anlangt, so verläuft sie fast genau in östlicher Richtung über Elberfeld nach Mitteldeutschland. In dem nördlich von dieser Linie gelegenen Teile des rheinisch-westfälischen Industriegebietes, wo die Eisenbahn von Rotterdam über Emmerich einwirkt, hat der holländische Hafen einen kleinen Vorsprung. Er beläuft sich in Essen aber nur auf 2 km und in Bochum auf 4 km, und zwischen Bochum und Dortmund verläuft die Entfernungsgrenze zwischen Bremen und den genannten Rheinhäfen. Südlich von der angegebenen Grenzlinie genießt der Scheldehafen einen Vorsprung vor Rotterdam. Er ist z. B. Frankfurt a. M. 31 km, Stuttgart 6 km und München 30 km näher als Rotterdam[15]. Allerdings kommt in diesen Plätzen auch Bremen als Seehafen in Betracht. Ist der Weserhafen auch von

Frankfurt a. M. 40 km und von Stuttgart 27 km weiter entfernt als Antwerpen, so ist er umgekehrt München 76 km näher. Aber dieser kilometrischen Entfernung entspricht nicht ganz die wirtschaftliche. Denn gerade bei den ferngelegenen Gebieten greift die Vorzugsverkehrsstraße des Rheins ein. Sie schnürt mit ihren niedrigen Frachten natürlich nicht, wie man gemeint hat, das Hinterland des großen belgischen Ausfuhrhafens ein, sondern erweitert es beträchtlich in südöstlicher Richtung, wie im einzelnen in Kapitel V dargelegt werden wird. Diese Erweiterung muß, soweit sie auf der billigen Rheinstraße beruht, als eine natürliche bezeichnet werden.

Mit dem ganzen natürlichen Hinterland, das in der angegebenen Weise schon kilometrisch und noch mehr wirtschaftlich weit über den Rhein nach Deutschland hineinreicht, steht Antwerpen in Verkehrsverbindung. Wie von der Seeseite, ist es auch von der Landseite aus, wie den Schiffen, auch den Waren nach ein ausgesprochen internationaler Hafen. Das zeigt sich auch deutlich im Güterverkehr Antwerpens. Zwar ist behauptet worden, daß „der belgische Spezialhandel stets ein Vielfaches vom Durchfuhrhandel aufweist[16].“ Diese Behauptung steht aber zu den Tatsachen in Widerspruch. Selbst nach der unvollständigen belgischen Statistik[17] betrug z. B. 1909 der Durchfuhrhandel 42 % des belgischen Generalhandels. Für dasselbe Jahr ist der sorgfältige Beweis geführt worden, daß er in Wirklichkeit 58 % ausmacht, also 38 % höher ist als der belgische Spezial-

handel, und wenn man den Durchfuhrhandel, gewissermaßen als fremde Ausfuhr, der belgischen Ausfuhr gegenüberstellt, so steigert sich sein Übergewicht gar auf 75 % oder rund 1300 Mill. Fr. Was insbesondere den deutschen Durchfuhrhandel, der im Eisenbahnverkehr 82 % des gesamten ausmacht, anlangt, so kann man sagen, daß neben unserer Ausfuhr nach Belgien, die 1913 mit 551 Mill. Mk. die siebente Stelle unter den Ländern einnahm, unser Durchfuhrverkehr nach Belgien ungefähr so groß war, wie unsere Ausfuhr nach Rußland, d. h. nach unserm drittwichtigsten Ausfuhrlande, und daß der Durchfuhrhandel von Belgien nach Deutschland zugleich — abgesehen von unserer Einfuhr aus Belgien in Höhe von 345 Mill. Mk. — unsere französische Einfuhr, die mit 584 Mill. Mk. an fünfter Stelle stand, übertraf. Mit dem deutsch-französischen Spezialhandel zusammen beläuft sich der deutsche Durchfuhrhandel durch Belgien auf fast $2^1/_2$ Milliarden Mk. Noch heute gilt, was einer der weitblickendsten Beurteiler des deutschen Wirtschaftslebens, Ludolf Camphausen, schon 1835 in seiner berühmten Schrift „Zur Eisenbahn von Cöln nach Antwerpen“ (S. 101) gesagt hat: „Nach Deutschland geht sein Abfluß, von Deutschland kommt sein Zufluß, und ohne Deutschland wäre von dem belgischen Zwischenhandel nur als von einem Dinge zu reden, das nicht ist.“ Der ganze deutsche Volkskörper würde es schwer spüren, wenn dieser Durchfuhrhandel durch Belgien Schaden litte.

Trotz dieser großen Bedeutung des Durchfuhrhandels

bleibt Antwerpen natürlich ein belgischer Hafen. Wenn aber mit Nachdruck gesagt worden ist: „Wirtschaftlich steht und fällt Antwerpens Bedeutung damit, daß es den Zusammenhang mit dem belgischen Staate bewahrt“ [18], so enthält dieser Satz eine irreführende Verwechslung. Antwerpens Verkehrsbedeutung hängt nicht von dem Zusammenhang mit einem Staat, sondern allein von dem Zusammenhang mit der Wirtschaft ab, und dem Staate kommt dabei nur eine Rolle insofern zu, als er die Macht hat, den lebenspendenden wirtschaftlichen Zusammenhang zu stören. Von solchen Störungen kann ihn einmal guter Wille abhalten. Das ist im wesentlichen bisher der Fall gewesen. Fehlt der gute Wille — und damit müssen wir in Zukunft leider rechnen —, so kann nur Zwang vor verhängnisvollen Störungen schützen. Nur Macht kann dann den bösen Willen bändigen. Solche Macht muß sich möglichst sichern, wer wichtigen Teilen Deutschlands die ihm von Natur bestimmte Tür zum Weltmarkt offen halten will. Ob dann die staatlichen Grenzen eine Umgestaltung erfahren, ist wirtschaftlich ohne tiefere Bedeutung. Beim Durchgangsverkehr kommt es — ich wiederhole es — auf die wirtschaftlichen Zusammenhänge an, und der Staat muß nur verhindert werden, zum Störenfried zu werden. Dazu reichen nicht rein wirtschaftliche, sondern allein politische Maßregeln aus.

III.

Vom weiteren weltwirtschaftlichen Gesichtspunkt aus ist Antwerpen der Seehafen nicht nur des belgischen Wirtschaftsgebietes, sondern jener ganzen Nordwestecke Europas, die im Laufe von Jahrhunderten, trotz aller Verschiedenheiten, einen gemeinsamen und besonderen wirtschaftlichen Charakter angenommen hat[13].

Kein gleich großer Teil Europas ernährt so viele Menschen wie dieses Gebiet, in dessen Mittelpunkt Belgien steht als das am dichtesten bevölkerte selbständige Land Europas, gefolgt vom benachbarten Holland, das die zweite Stelle einnimmt, und noch übertroffen von dem angrenzenden, am stärksten besiedelten Teile Preußens, und das im Westen gebildet wird von den außer Paris menschenreichsten Gebieten Nordfrankreichs, hinter denen wiederum Deutsch-Lothringen und Luxemburg nicht zurückstehen.

Aber mehr noch, als durch die Zahl seiner Bewohner, zeichnet sich diese Ecke Europas durch ihren Gewerbefleiß aus. Auch hier stellt Belgien wiederum den Höhepunkt einer breiten Entwicklung dar. In vielen Industriezweigen ist seine Erzeugung auf den Kopf der Bevölkerung größer als in Deutschland, so in Kohle 2,9 t gegenüber 2,5 t, in Roheisen 280 kg gegen 230 kg, in Stahlerzeugnissen 310 kg gegen 245 kg; und noch größer ist der Unterschied in der Zink-, Glas- und Zementindustrie, wohl auch in der Leinen- und Wollindustrie, wie

auch in der Bierbrauerei Belgien allein durch Bayern übertroffen wird.

Belgien aber ist nicht nur der einseitigste Industriestaat, sondern vor allem auch der ausgeprägteste Exportindustriestaat. Fast immer ist sein Anteil am Welthandel weit größer als sein Anteil an der Welterzeugung. In der Eisenproduktion steht es z. B. an der sechsten, in der Eisenausfuhr an der vierten Stelle. Werden von den Erzeugnissen der belgischen Eisenindustrie etwa 75 % ausgeführt, so von Fensterglas, Waffen und Spitzen nicht weniger als 95 %, von Spiegelglas, Rohzink und Zement etwa 90 %, von Zündhölzern 75 %, Streichgarn 60 %, Kammgarn wie Superphosphat 40 %. Diese Liste, die auf Vollständigkeit keinen Anspruch macht, erklärt es, weshalb Belgien in der Weltwirtschaft eine viel bedeutsamere Stellung einnimmt, als seiner Größe und Volkszahl zukommt, und was in Belgien seinen Höhepunkt erreicht, wiederholt sich auch hier abgeschwächt ringsum an seinen Grenzen.

Das ganze große, dicht bevölkerte, industriereiche, ausfuhrbedürftige Gebiet, das weithin das Hinterland von Antwerpen bildet, schafft dauernd eine starke und dringliche Nachfrage nach Schiffsraum, wie sie nirgends sonst auf dem europäischen Festland sich findet, auch nicht im nahen Rotterdam, das an der Peripherie dieser ganzen industriellen Nordwestecke und in einem Lande liegt, das gegenüber Belgien als ein hochentwickeltes Agrarland bezeichnet werden muß, das seinen Reichtum aus großer Vergangenheit verzehrt. Was Antwerpen als Hafen des

stärksten Export-Industriegebietes des europäischen Festlandes bietet, kann nicht durch einen anderen Hafen ersetzt werden.

Das wird erst klar, wenn man den Blick noch mehr erweitert. Europa wird im ganzen Norden und Westen auch weltwirtschaftlich von Tatsachen beherrscht, welche ihm einen deutlichen Zug des Gemeinsamen verleihen. Alle zu ihm gehörigen Länder — Deutschland, England, Belgien, auch Holland und Frankreich — haben infolge der Gleichartigkeit ihrer Entwicklung einen überwiegenden Einfuhrbedarf. Das ist bereits dem Werte der Güter nach der Fall. Der Einfuhrüberschuß belief sich in ihnen 1912 auf zusammen rund 7 Milliarden Mk. Weit bedeutender ist aber der Unterschied dem Gewichte nach, dem natürlich für die Seeschiffahrt, wie fürs ganze Transportwesen, die ausschlaggebende Bedeutung zukommt. Denn Rohstoffe sind es in erster Linie, die nach Nordwesteuropa strömen, und sie werden vorzugsweise bezahlt mit Erzeugnissen des Gewerbefleißes. Einer ziemlich gleichförmigen Einfuhr von hohem Gewicht und geringem Wert tritt daher im allgemeinen eine vielgestaltige Fabrikatenausfuhr gegenüber, bei der auf die selbe Werteinheit ein sehr viel geringeres Gewicht entfällt. Sehr viel mehr Schiffsraum ist nötig, die großen Massen der Rohstoffe einzuführen, als die bunte Fülle europäischer Erzeugnisse auszuführen. Was eingeht, kommt daher auch überwiegend in ganzen Schiffsladungen, was ausgeht, besteht zum großen Teil aus Stückgut.

Solche passive Tonnagebilanz [19], welche weit die Pas-

sivität in der Handelsbilanz übersteigt, ist ursprünglich der beherrschende Zug im ganzen Seeverkehr in Nordwesteuropa. Allerdings tritt er nicht überall gleich stark hervor. Denn nicht alle Häfen sind für die eingehenden Rohstoffladungen gleich geeignet. Ihre Geringwertigkeit macht die inländische Transportfrage besonders wichtig und ihre Gleichartigkeit sie besonders einfach. Sie müssen und können in möglichst großen Transportgefäßen bei einfachster Verpackung und Umladung möglichst weit ins Innere gebracht werden. Daher bevorzugt die Einfuhr diejenigen Häfen, die an einer langen leistungsfähigen Wasserstraße liegen, und darum ist kein Hafen für sie so geeignet wie der Hauptmündungshafen an der wichtigsten Wasserstraße Europas: Rotterdam. Seine Anziehungskraft ist für alle Massengüter groß und um so größer, je schwerer sie sind. So ist Rotterdam vor allem zum größten Seehafen für die Einfuhr von Eisenerzen geworden; von seiner Gesamteinfuhr entfiel 1912 nicht weniger als 8 Mill. t, fast $^{2}/_{5}$, auf sie. Im hochwertigeren Getreide macht schon der Wettbewerb der Häfen stärker sich geltend, aber leicht trägt Rotterdam mit $4^{1}/_{2}$ Mill. t den Sieg davon. Erz, Getreide, Holz und Kohle belaufen sich zusammen auf $15^{1}/_{2}$ Mill. t, eine Einfuhrmenge, wie sie Antwerpen überhaupt nicht erreicht hat. In Rotterdam tritt daher der gemeinsame Zug, der den Schiffsverkehr Nordwesteuropas kennzeichnet, in stärkster Ausprägung hervor.

Dieser ursprüngliche Typus des nordwesteuropäischen Einfuhrhafens, den Rotterdam in besonderer Schärfe

darstellt, hat nun im Laufe der Zeit eine Wandlung erfahren. Sie ist hervorgewachsen aus der dargelegten Passivität der Tonnagebilanz. Diese bedeutet natürlich eine Verteuerung der Seeschiffahrt und, wie man sich bei der Eisenbahn bemüht, Leerfahrten möglichst zu mindern, so mußte man bestrebt sein, die Ballastfahrten in der Seeschiffahrt zu beseitigen oder wenigstens zu verkürzen. Das ist nötig, um die Rohstoffe aufs billigste der Industrie zu liefern und ihre Fabrikate aufs billigste abzusetzen. Das älteste moderne Industrieland, England, empfand dieses Bedürfnis am frühesten und stärksten, und England ist es denn auch gewesen, das eine Korrektur der Passivität der Tonnagebilanz zuerst bewirkte. In dem Schatz seines Bodens, der ihm die industrielle Entwicklung so kraftvoll ermöglichte, in der Kohle, schuf es sich eine Rückfracht für die immer mehr das Übergewicht gewinnenden eingehenden Güter. Das ist in dem Maße geschehen, daß die englische Ausfuhrkohle heute das weitaus größte Transportgut des Weltmeeres ist[20]. Es übertrifft an Gesamtgewicht die übrige Ausfuhr Großbritanniens, die nur etwas mehr als $^1/_4$ des Einfuhrgewichtes erreicht, um das Vielfache. So ist mit Hilfe der Kohle die passive Tonnagebilanz nicht nur in England in eine aktive verwandelt, sondern zugleich im ganzen nordwestlichen Europa beseitigt worden. Aus den einseitigen Einfuhrhäfen Englands und des Festlands fahren die Trampdampfer, nach Löschung ihrer Heimfracht, in Ballast nach den englischen Kohlenhäfen, insbesondere Cardiff und Newcastle, wo sie jederzeit in kürzester Frist

eine Ladung einnehmen können, die überall auf dem Erdball leicht wieder abzusetzen ist und zum mindesten teilweise die Selbstkosten der Schiffahrt deckt. Aus nah und fern strömen dort die Schiffe, die Rohstoffe nach Europa brachten, zusammen. Das geringwertige und schmutzige Ausfuhrgut der Kohle lockt mehr Fahrzeuge in Ballast an die englische Küste, als allen anderen europäischen Küsten zusammen sich nähern. Auf diese Weise hat die Kohlenausfuhr, die England zur Hauptgrundlage seiner Herrschaft in der Trampschiffahrt machte, im Seeverkehr des nordwestlichen Europa eine merkwürdige lokale Arbeitsteilung herbeigeführt; sie hat den älteren Häfen mit einseitig überwiegender Einfuhr die jüngeren Kohlenhäfen mit noch einseitigerer Ausfuhr gegenübergestellt.

Erst in diesem Rahmen wird Antwerpens Ausnahmestellung verständlich. Antwerpen allein hat, dank seiner Lage in der Exportindustrieecke des europäischen Festlandes, es vermeiden können, in die typische Einseitigkeit eines nordwesteuropäischen Einfuhrhafens zu verfallen. Es ist ein großer Ausfuhrhafen geblieben, neben Hamburg der weitaus größte des europäischen Festlandes, und unterscheidet sich von dem Elbhafen wesentlich dadurch, daß es ein Gleichgewicht zwischen Einfuhr und Ausfuhr sich bewahrt hat, wie es sonst bei den Welthäfen Europas nirgend zu finden ist. Was in England zwei getrennte Häfen nur unvollkommen vollbringen, vereinigt Antwerpen sehr viel wirksamer am selben Platze.

Das läßt sich im einzelnen am besten durch eine Gegenüberstellung der beiden Hauptkonkurrenten, Antwerpen und Rotterdam, darlegen.

Nach den amtlichen Statistiken, die für diesen Vergleich ausreichende Glaubwürdigkeit beanspruchen können, wurden 1912 seewärts in Antwerpen 8 076 385 t, in Rotterdam 5 989 730 t verladen. Darnach ist die Ausfuhrmenge des Scheldehafens um ein volles Drittel größer. In Wirklichkeit ist der Unterschied viel beträchtlicher. Noch 1908 war die Ausfuhrmenge Rotterdams erst 2 709 859 t. Die reichliche Verdoppelung, die seitdem in fünf Jahren eingetreten ist, geht fast ausschließlich darauf zurück, daß Deutschland begonnen hat, in Verbindung mit seinem Seeverkehr, und zwar ganz besonders in Verbindung mit seiner Erzeinfuhr eine Kohlenausfuhr nach englischem Vorbild systematisch zu entwickeln, und daß diese naturgemäß ihren Weg zu einem großen Teil über den wichtigsten Rheinhafen und Erzeinfuhrhafen, Rotterdam, nimmt. So entfiel dort 1912 mehr als die Hälfte seiner gesamten Ausfuhrmenge (3 085 807 t) auf Steinkohlen (einschließlich Koks und Briketts), während in Antwerpen das nur mit etwas mehr als $^1/_6$ der Fall war (1 401 142 t). Zieht man in beiden Häfen die Kohlen ab, so standen 1912 nur 2 903 923 t in Rotterdam 6 675 243 t in Antwerpen gegenüber. Der Scheldehafen übertraf also ohne Kohlen seinen Hauptkonkurrenten um 130 %. Antwerpen steht daher nicht nur in der Menge, sondern auch im Werte seiner ausgehenden Fracht weit über Rotterdam, und

erreicht es auch im Werte seiner Ausfuhrgüter nicht Hamburg, ist es doch gegenüber den englischen Ausfuhrhäfen, die nichts als Kohle bieten, ein Ausfuhrhafen sehr hochwertiger Güter. Jederzeit ist hier für fast jeden Bestimmungshafen hochwertiges Frachtgut zu haben.

Übt schon das minderwertige Ausfuhrgut der Kohle so große Anziehungskraft auf die Schiffahrt aus, so ist das hier beim hochwertigen Ausfuhrgut in gesteigertem Maße der Fall, und lockt jenes nur billige Trampdampfer heran, so dieses auch die hochwertigsten Schiffe. Nirgends verkehren so viele Trampdampfer wie in den großen englischen Kohlenhäfen, und nirgends so viele Liniendampfer wie an der Schelde. Was die englische Kohlenausfuhr für jene ist, ist die Antwerpener Fabrikatenausfuhr für diese. Antwerpen ist daher für ein Land, das sich in der Linienschiffahrt den ersten Platz errungen hat, besonders wichtig. Es ist kein Zufall, daß hier die besten Scheldekais im Besitz deutscher Schiffahrtsgesellschaften sind. In keinem andern Seehafen des Auslandes stellt sich die deutsche Schiffahrt so stattlich dar. Es ist fraglich, ob wir unsere Stellung in der Linienschiffahrt behaupten können, wenn wir unsere Stellung an der Schelde preisgeben müssen.

Das Angebot an ausgehender Fracht in Antwerpen reicht aber über die Linienschiffahrt hinaus. Die großen Dampfer in regelmäßiger Fahrt, obwohl sie hier manchmal mehr laden als im Heimathafen, können nicht alles mitnehmen. Sie lassen recht große Mengen übrig, und diese haben gegenüber der gleichartigen Fracht der eng-

lischen Kohlenhäfen den Vorzug einer Vielseitigkeit, die nirgends übertroffen wird. Diese Vielseitigkeit so zu verwerten, daß der Laderaum eines Schiffes möglichst vollkommen ausgenutzt wird, ist hier zur gewinnbringenden Kunst der Schiffsmakler und Spediteure geworden. Wenn sie so viel Güter an der Hand haben, um ein Schiff in bestimmter Fahrt etwa zu 1/4 zu füllen, so chartern sie einen, meist englischen Dampfer, machen seine Abfahrt bekannt und erbitten sich für ihn zu Frachtsätzen, die unter denen der Liniendampfer bleiben, Ausfuhrgüter. So hat sich eine Verkehrsart zwischen der Trampschiffahrt und der Linienschiffahrt entwickelt: die „Tramps affectés aux services réguliers“[21], die auch eine Besonderheit Antwerpens genannt werden können. Sie wachsen aus dem Frachtenreichtum des Platzes hervor und ziehen Gewinn aus der für Antwerpen ungeeigneten Starrheit der Verbandsabkommen der Linienreedereien. Ursprünglich bloße Außenseiterkonkurrenz, hatte man sie leider zu einem ergiebigen Nährboden werden lassen für die ehrgeizigen belgischen Pläne, eine große eigene Handelsflotte dem kleinen Lande zu schaffen.

Die Ausnahmestellung, die Antwerpen einnimmt, bedeutet also, daß es Vorzugsbedingungen für die Ausfuhr darbietet. Dabei handelt es sich keineswegs in erster Linie um einen möglichst wirksamen Schutz „gegen Beschädigungen und Zeitverluste“[22], sondern es handelt sich auch hier um etwas, das der Mensch nicht leicht abändern kann; der Vorzug, den die Scheldestadt der Ausfuhr bietet, wächst hervor aus den dauernd gegebenen all-

gemeinen Verhältnissen des Platzes und besteht in jener elementarsten Eigenschaft alles Wirtschaftslebens: der Billigkeit.

IV.

Die Billigkeit Antwerpens ist in erster Linie, wie schon gestreift wurde, in den Rückfrachtverhältnissen begründet. Während die verladenen Güter von den gelöschten in Hamburg nur 48 % ausmachen und in Rotterdam nur etwa 33 %, ohne Kohle sogar nur 16 %, ist dieser für den Reedereigewinn und die Frachtenhöhe gewichtige Prozentsatz in Antwerpen volle 80 %[23]. In Wirklichkeit ist das Gleichgewichtsverhältnis sogar noch größer. Denn für die Seeschiffahrt kommt es nicht nur auf das Gesamtgewicht, sondern auch auf den Umfang, den Raumbedarf der Güter an. Also vom spezifischen Gewicht hängt es ab, ob die Ladefähigkeit eines Schiffes sich voll ausnutzen läßt. Das Raummaß einer Registertonne vermag z. B. dem Gewichte nach nur etwa halb so viel Baumwolle wie Kohlen zu fassen. Darum unterscheidet man in der Seeschiffahrt zwischen Schwergut und Maßgut[24]. Die englischen Kohlenhäfen bieten nur Schwergut, eine ausgehende Fracht, die höheres spezifisches Gewicht als im Durchschnitt die Einfuhr besetzt, so daß in England, dem Raumbedarf nach, das Übergewicht seiner Kohlenausfuhr über seine Gesamteinfuhr nicht so groß ist wie die Gewichtszahlen andeuten. Das Umgekehrte ist wahrscheinlich in Antwerpen der Fall. Trotz des großen Anteils von Stahl und Eisen und Zement, dürfte seine Ge-

samtausfuhr sperriger nicht nur als Kohle, sondern auch als seine Einfuhr sein. Es spricht im Scheldehafen viel für die Annahme, daß dort Fracht und Rückfracht nach dem Raumbedarf noch vollkommener im Gleichgewicht sind, als nach den Gewichtszahlen. Wenn das der Fall ist [25], dann kann Antwerpen die niedrigsten Seefrachtsätze bieten, die sich überhaupt erreichen lassen. Kein anderer Hafen ist dann in gleichem Maße in der Lage, seine Berechnungen auf der Grundlage voller Schiffsausnutzung zu machen. In der Seeschiffahrt ist erreicht, was im Eisenbahnverkehr gegeben wäre, wenn alle Güterwagen in der Hin- und Rückfahrt voll beladen wären. Das ist der erste Grund für die Billigkeit Antwerpens.

Zum Vorzug der Rückfrachtverhältnisse gesellt sich der ebenfalls bereits gestreifte der vorteilhaftesten Zusammenstellung der Güter. Der Schiffsraum kann nicht nur überhaupt, sondern kann am günstigsten ausgenutzt werden, wie wenn im Eisenbahnverkehr die Wagen nicht nur überhaupt voll beladen sind, sondern beladen sind mit Gütern zu den höchsten Tarifklassen. Denn aus seinem Hinterland voll vielseitigster Industrie strömt Antwerpen die bunteste Fülle verschiedenartigster Ausfuhrgüter zu, Schwergut und Leichtgut in allen Abstufungen.

Im ganzen ist für Antwerpen wohl am bemerkenswertesten das Schwergut. Antwerpen ist der weitaus größte Ausfuhrhafen für Eisen- und Stahlerzeugnisse. Abgesehen von Maschinen und Instrumenten, führte es 1912 an ihnen 2 952 424 t aus, fast dreimal so viel wie

Rotterdam (830 932 t), mehr als die gesamte Ausfuhrmenge Rotterdams außer Kohle. Der deutsche Stahlwerksverband hat in seinem Geschäftsjahr 1913/14 an Halbzeug, Eisenbahnoberbaubedarf und Formeisen nur 30 % über holländische, dagegen 70 % über belgische Häfen versendet. In Wirklichkeit ist der Unterschied auch hier sehr viel beträchtlicher. Denn in den Ziffern der Hafenstatistik ist eine Scheinausfuhr enthalten. Das sind die Leichter-Verfrachtungen nach östlichen Teilen Deutschlands, insbesondere nach Hamburg. Sie fehlen zwar auch nicht ganz in Antwerpen, spielen aber in Rotterdam eine außerordentlich viel größere Rolle. Zieht man sie ab, so bleibt für den holländischen Hafen nicht mehr sehr viel übrig, und zwar fast ausschließlich Ausfuhr nach den holländischen Kolonien, die in ihrer stark schwankenden Höhe vom Bau holländischer Kolonialeisenbahnen abhängt. Auch für den deutschen Stahlwerksverband ist Antwerpen der Hauptausfuhrhafen. Diese große Schwergutsausfuhr — allein beim Stahlwerksverband über 1 Mill. t — wird ergänzt durch eine Menge verschiedenartigsten Maßguts. Stellen Eisen und Stahl dort das Äußerste dar, so steht als Maßgut vielleicht Glas am höchsten. Auch was die Glasausfuhr anlangt, gibt es auf dem europäischen Festland keinen Seehafen, der Antwerpen gleichkommt.

Diese lange bunte Reihe von Ausfuhrgütern vom Roheisen bis zum Fensterglas ermöglicht es dem Scheldehafen, aus der geschilderten Verbindung von Schwergut und Maßgut die meisten Frachttons und damit die

gewinnbringendste Ausnutzung des Schiffsraumes zu erzielen. Jeder Liniendampfer findet hier, was er zur Ergänzung seiner Heimatladung haben möchte, und das Trampgeschäft läßt in der geschilderten Art zu einer wirksamen Frachtunterbietung gewinnbringend sich gestalten. Das ist ein zweiter Grund für die Billigkeit Antwerpens.

Antwerpen ist endlich ein ausgesprochener Hafen der Großschiffahrt. Je geräumiger die Schiffe sind, um so geringer sind ihre Kosten für die Frachteinheit. Früher genoß England infolge seiner großen Fabrikatenausfuhr auch den wichtigen Vorzug, nach allen Teilen der Erde die größten und daher billigsten Schiffe fahren zu lassen. Je mehr die Festlandsindustrie sich entwickelt und Englands Zwischenhandelsmonopol sich gelockert hat, ist mit der größeren kontinentalen Fabrikatenausfuhr dieser Vorzug von den britischen Inseln aufs Festland übergegangen, und zwar ist es wieder Antwerpen, das ihn vorzugsweise entwickelt. In der Expedierung der größten Schiffe nach allen Richtungen dürfte es heute von keinem anderen Hafen übertroffen werden. Das findet auch in der Schiffahrtsstatistik eine gewisse Bestätigung[26]. Auch als ausgesprochener Hafen der Großschiffahrt genießt Antwerpen den Vorzug besonderer Billigkeit.

Diese natürliche Billigkeit des Antwerpener Hafens kommt — das ist in der Seeschiffahrt nicht anders als in anderen Wirtschaftszweigen — in Frachtsätzen wie in Frachtgewinnen zum Ausdruck. Bald ist das eine, bald das andere mehr der Fall. Je nachdem äußert sich die Anziehungskraft mehr für Güter oder mehr für

Schiffe. Die Grundtatsache bleibt beidemal dieselbe, nur ihre Wirkung ändert sich.

Soweit die Billigkeit des Antwerpener Hafens in Reedereigewinnen sich äußert, liegt die Sache einfach. Wie in anderen Wirtschaftszweigen, sind auch hier die Gewinne dauernd bedroht durch scharfe Konkurrenz, und sie halten sich nur, wo Vorzugsleistungen dargeboten werden. Die besten und daher begehrtesten Dampfer — und das sind erfreulicherweise meistens die deutschen — haben den Vorzug freier Wahl in der geschilderten großen Vielseitigkeit der zu verfrachtenden Güter. Sie können, wie gesagt, durch geschickte Vereinigung von Schwergut und Maßgut die Zahl der Frachttons steigern und die Güter bevorzugen, die die höchsten Gewinne bringen. Sie haben die Güterkombination zu einer hohen Meisterschaft entwickelt.

Von diesen, für die deutsche Linienschiffahrt so wichtigen Vorzugsfällen abgesehen, äußert sich Antwerpens Billigkeit vor allem zugunsten der Verlader. Soweit es sich dabei um Schiffe in wilder Fahrt handelt, bedarf das keiner weiteren Erklärung. Für solche Trampschiffe ist ja ein freier Markt vorhanden. Anders die Linienschiffahrt. Für sie bestehen den Wettbewerb regelnde Verbände[27]. Diese suchen die Frachten hochzuhalten und setzen sie vor allem gleich hoch für die verschiedenen Wettbewerbshäfen fest. Auf den ersten Blick meint man, daß somit in der Linienschiffahrt von einer besonderen Billigkeit des Antwerpener Hafens überhaupt nicht die Rede sein könne. Betrachtet man nur die Verbandstarife,

so scheinen alle Häfen einander gleich zu stehen. Aber schon eine oberflächliche Überlegung sagt, daß menschliche Abmachungen nicht die aus den Verhältnissen natürlich erwachsende Tatsache der Billigkeit beseitigen, sondern nur in ihren Wirkungen beeinflussen können. In Wirklichkeit kommt auch trotz der Verbände die Billigkeit in den Frachtsätzen der Linienschiffahrt zu scharfem Ausdruck.

Erstens spielen nicht alle Güter in allen Häfen die gleiche Rolle. Dank seiner internationalen Lage inmitten der höchstentwickelten Eisenindustrie Europas ist Antwerpen, wie wir sahen, zum größten Schwerguthafen wohl der ganzen Welt — von Kohle abgesehen — geworden. Eine Vorzugstarifierung für Schwergut bedeutet daher auch eine Vorzugstarifierung für Antwerpen, und sie verliert nur in der Form, nicht in der Sache diese Bedeutung, wenn der Scheldehafen die niedrigen Sätze nicht nur für sich, sondern auch zugunsten der anderen Häfen und ihrer Verlader durchsetzt. Diese internationale Wirkung ist nicht etwa ein Zeichen der Schwäche, sondern eher ein Beweis für den maßgebenden Einfluß, den Antwerpen vielfach im Frachtenmarkt ausübt.

Solche Vorzugstarifierung für Schwergut ist tatsächlich von der Schelde aus in die Verbandstarife hineingebracht worden und zwar aus folgenden Gründen.

Hochwertiges Maßgut, wie Glas, kann natürliches Linienschiffahrtsgut genannt werden. Es verlangt nach sicherer und schneller Beförderung. Bei ihm ist daher

der Wettbewerb der Trampschiffe nicht groß. Die Reeder können daher bei solchen Gütern für die Qualitätsleistung der Linienschiffahrt volle Entschädigung beanspruchen. Die Verbandsfrachtsätze können hier beträchtlich höher als die Frachtsätze der Trampdampfer angesetzt werden. Schwergut, wie Schienen, kann als natürliches Trampschiffahrtsgut bezeichnet werden. Der Wettbewerb der Außenseiter ist hier so groß, daß man nicht nur regelmäßig auf eine Entschädigung für die Qualitätsleistung der Linienschiffahrt verzichten, sondern sogar unter die normalen Sätze der Trampschiffahrt heruntergehen muß. Hat das Maßgut die Linienschiffahrt nötig, so umgekehrt die Linienschiffahrt das Schwergut. Sie muß es anlocken. Darum sind die Verbandssätze für Schwergut zum Teil sogar niedriger als die Frachtsätze der Trampschiffahrt. Die grundsätzliche Verschiedenheit in der Bemessung beider Arten von Frachtsätzen kommt keinem Hafen so zugute wie Antwerpen, und keiner übt im einzelnen auf sie so weitgehenden Einfluß aus, was äußerlich sich schon darin zeigt, daß der Scheldehafen regelmäßig den größten Teil aller Verbandsverhandlungen in Anspruch zu nehmen pflegt. Er ist vor allem hierdurch für England zum Schreckwort geworden.

In diesem Einfluß auf die Verbandssätze erschöpft sich aber keineswegs bei der Linienschiffahrt die Billigkeit des Antwerpener Hafens. Bei größeren Mengen von Schwergut, insbesondere von Stahlwaren und auch von Zement, werden vielmehr auch von der Linienschiffahrt regelmäßig besondere Abmachungen getroffen, welche

unter die festgesetzten Verbandssätze herabgehen. In welchem Maße das geschieht, hängt von der Konjunktur, von der Leichtigkeit, die Liniendampfer befriedigend zu füllen, ab. Im allgemeinen kann man aber sagen, daß zu den normalen Verbandssätzen nur verhältnismäßig geringe Mengen von Schwergut zur Versendung gelangen. Diese zu Ausnahmesätzen beförderten Güter sind oft kein kleiner Teil der von einem Liniendampfer in Antwerpen geladenen Güter.

Unzweifelhaft stehen solche Sonderabmachungen, die durch die Eigenart des Antwerpener Schiffahrtsmarktes erzwungen werden, mit den Hauptgrundsätzen der Verbände nicht ganz in Einklang. Sie erzeugen unvermeidlich Argwohn und Unzufriedenheit und haben das im belgischen Hafen besonders getan, weil die Verbandsreedereien fast ausnahmslos deutsch oder englisch sind. Wenn an der Schelde die Schiffahrtsverbände eine Gegnerschaft gefunden haben, wie sonst nirgends in Europa, so sind diese Sonderabmachungen daran stark beteiligt.

Sie sind aber darüber hinaus ein Zeichen dafür, daß die Verbandsbildung überhaupt mit der Besonderheit des Antwerpener Platzes schwer zu vereinigen ist. Das zeigt sich besonders deutlich beim sogenannten Rabattsystem. Um sich eine feste Kundschaft zu sichern, bewilligen nämlich die Verbände regelmäßig ihren Verladern, wenn sie ihnen innerhalb einer bestimmten Frist treu bleiben, Rabatte, meist von 10 %, auf ihre Gesamtfrachtsummen. Nirgends stoßen solche Rabattabmachungen auf

solche Schwierigkeiten wie in Antwerpen. Denn hier ist eigentlich dauernd mit einer Außenseiterkonkurrenz zu rechnen. Das gilt ganz besonders von einigen Strecken, wie vor allem von der La-Platafahrt. In der geschilderten Form der „Tramps affectés aux services réguliers" erfolgt hier oft eine so beträchtliche Unterbietung, daß der Verlust des Rabatts dadurch mehr als aufgewogen wird. Das hat dazu geführt, daß von den Verbänden der Schaden im Falle eines Vertragsbruchs verschiedentlich erhöht worden ist. So hat der Chileverband die Sperrfrist für die Zahlung der Rabatte von 12 auf 18 Monate verlängert, und der La-Plataverband begnügt sich nicht mit dem Verfall der Rabatte, sondern schlägt außerdem, laut Antwerpener Rundschreiben vom 1. Oktober 1902, auf alle weiteren Verfrachtungen der verbandsuntreuen Verlader 10 Schilling für die Tonne auf. Dadurch ist das Rabattsystem, das stets durch die mit ihm verbundene scharfe Überwachung als etwas Unerfreuliches empfunden wird, in Antwerpen besonders unbeliebt geworden, weil einerseits die Versuchung zu einer Umgehung und andererseits die Strafe für eine Umgehung dort besonders groß ist.

Die Antwerpen eigene scharfe Konkurrenz nötigt aber auch die Verbandsreedereien immer wieder zu Kämpfen. Dann werden von ihnen „Kampfschiffe" (fighting boats) eingestellt, welche, ohne an die Verbandsabmachungen gebunden zu sein, den Außenseiter mit allen Mitteln zu unterbieten haben. In Antwerpen sind solche Kampfmaßnahmen, wiederum in erster Linie für die Fahrten

nach Südamerika, sehr viel häufiger, als z. B. in Hamburg. An der Elbe hat man daher ohne Bedenken bestimmen können, daß in den Ausnahmefällen, in denen solche Kampffrachtsätze vorkommen, auch die Verbandskunden an ihnen Anteil haben sollen. In Antwerpen war das nicht möglich. Dort können solche Ausnahmesätze so häufig sich wiederholen und so tief sinken, daß sie nicht ohne schweren Schaden verallgemeinert werden können. Darum bleiben die Verbandskunden an der Schelde vom Mitgenuß niedriger Kampftarife ausgeschlossen, was natürlich ihre Verbandsfreudigkeit nicht steigert.

So treten in Antwerpen unzweifelhaft, infolge der besonders scharfen Konkurrenz in der Seeschiffahrt, die Schattenseiten der Verbandsbildung stark in den Vordergrund. Die natürliche Billigkeit des Platzes bäumt sich gewissermaßen allenthalben gegen die vertragliche Hochhaltung der Frachtsätze, die im Wesen der Verbände liegt, auf. Das ist bereits bisher in solchem Maße geschehen und wird wahrscheinlich in Zukunft so stark sich steigern, daß es fraglich sein kann, ob diese an anderen Plätzen entwickelten Organisationen in Antwerpen auf die Dauer in ihren bisherigen starren Formen zu halten sein werden. Antwerpen ist eben für die Verbände der stärkste Außenseiterhafen in ganz Europa, und dieser Besonderheit wird wahrscheinlich in Zukunft mehr Rechnung getragen werden müssen als bisher.

V.

Diese Billigkeit, die aus der allgemeinen Lage Antwerpens natürlich hervorwächst, ist auch für den Binnentransport von Bedeutung.

Es können zunächst natürlich die Vorzüge im Seefrachtenmarkt auch Nachteile in der Verbindung mit dem Hinterland ausgleichen. Überall kommt es zeitweise vor, daß Güter vom billigen, aber langsamen Wasserweg zum teuren, aber schnellen Schienenweg übergehen, wenn es gilt, eine günstige Seefrachtenkonjunktur rasch auszunutzen. Was sonst vereinzelt sich zeigt, gehört gewissermaßen zu den dauernden Eigentümlichkeiten Antwerpens.

Aber der Zusammenhang reicht viel weiter. Die natürliche Billigkeit Antwerpens greift unmittelbar von der Seeschiffahrt auf die Binnenschiffahrt über, und zwar auf den Rhein.

Betrachtet man nur die geographische Lage, so kommt man zu einem für die Scheldestadt sehr ungünstigen Urteil. Die Verbindung Antwerpens mit der größten natürlichen Verkehrsstraße Europas ist äußerlich nicht vorteilhaft und heute sogar noch unvorteilhafter, als es von Natur aus sein könnte. Bis zum Jahre 1867 wurde sie nämlich durch die Ostschelde hergestellt, die bis zur Scheldesperre durch den Westfälischen Frieden auch als Seezugang diente, dann aber versandete und nur noch für Binnenschiffe benutzbar blieb. Diese natürliche Verbindung ist im genannten Jahre von Holland, im An-

schluß an den Bau seiner Eisenbahn nach Vlissingen, durch einen Eisenbahndamm — le barrage de Woensdrecht — gegen den wiederholten Einspruch der belgischen Regierung abgesperrt und durch einen Kanal durch Süd-Beveland von Wemeldinge nach Hansweerth ersetzt worden [28]. Die Befürchtungen der Belgier, daß durch diese Veränderung das Flußbett der Westschelde sich verschlechtern könne, haben sich als unbegründet herausgestellt; auch ist der neue Weg von Holland in gutem Zustand gehalten worden, so daß Rheinkähne bis zu 2000 t Raumgehalt auf ihm zu verkehren vermögen. Allerdings konnten bisher durch die beiden Schleusen des Kanals ganze Schleppzüge auf einmal nicht durchgeschleust werden, aber Holland ist damit beschäftigt, auch das durch den Bau von großen dritten Ein- und Ausgangsschleusen mit einem Kostenaufwand von 5 Mill. Gulden zu ermöglichen. In bezug auf den von Holland abhängigen Zustand der Wasserverbindung mit dem Rhein sind Klagen daher augenscheinlich nicht gerechtfertigt. Trotzdem hat diese vor 45 Jahren geschaffene neue künstliche Verbindung Antwerpens mit dem Rhein unverkennbar auch Nachteile. Sie verlängert die Fahrt zum deutschen Rhein nicht nur um angeblich rund 50 km und verzögert sie noch weiter durch die beiden nötigen Durchschleusungen, sondern rückt auch die Verbindung beträchtlich näher ans Meer heran, wodurch sie den Strömungen von Ebbe und Flut sowie Nebel und Sturm stärker ausgesetzt wird. So ist es begreiflich, daß die Antwerpener Handelskammer in den letzten Jahren,

gestützt auf die früheren Einsprüche der belgischen Regierung, die Beseitigung des Dammes von Woensdrecht und die Wiedereröffnung der Ostschelde mit wachsendem Nachdruck verlangt hat [29].

Faßt man nur diese Äußerlichkeiten ins Auge und sieht ab davon, daß sie abänderbar sind, so kann man nicht leugnen, daß „Antwerpen im Rheinverkehr weit hinter Rotterdam zurücksteht“. Aber im Wirtschaftsleben sind solche Äußerlichkeiten nicht immer entscheidend; in ihm herrscht das Gesetz von Angebot und Nachfrage und, wie es in der Seeschiffahrt zugunsten Antwerpens spricht, so auch in der Rheinschiffahrt.

Die passive Tonnagebilanz Nordwesteuropas greift nämlich von Rotterdam aus auf den Rhein über. Auch auf ihm fehlt es an einem Gleichgewicht der Frachtmengen. Die Bergfahrt überwiegt weit die Talfahrt. 1912 sind in 38 deutschen Rheinhäfen in der Bergfahrt 37 Mill. t und in der Talfahrt nur 22 Mill. t gezählt worden. Stromabwärts können danach die Rheinschiffe ihren Laderaum um 40 % schlechter ausnutzen als stromaufwärts. Der Wettbewerb um die Frachtgüter ist deshalb auf dem Weg zur Mündung weit stärker als in umgekehrter Richtung. Um überhaupt Ladung zu finden, ist man bereit, mit niedrigeren Frachtsätzen sich zu begnügen oder auch einen etwas weiteren Weg einzuschlagen. Die Entfernung spielt dabei keine entscheidende Rolle. Wie die durchschnittliche Fracht von Mannheim nach Rotterdam oft niedriger ist, als die für die 200 km kürzere Fahrt von Mannheim nach den Ruhrhäfen [30],

so kommt auch in der Fahrt nach Antwerpen die 115 km weitere Entfernung gegenüber Rotterdam im Frachtsatz sehr oft nicht zum Ausdruck. In der Fahrtzeit besteht zwar ein Unterschied von 2—3 Tagen; er kann verkürzt, aber nicht beseitigt werden. In der Fracht ist heute schon ein Unterschied vielfach nicht vorhanden, und es ist nicht ausgeschlossen, daß er ganz verschwindet.

In der für Antwerpen als Ausfuhrhafen so wichtigen Talfahrt ist diese zeitweilige binnenländische Frachtparität mit Rotterdam nichts Auffälliges. Sie entspricht dem gesamten Verkehrscharakter des Rheinstroms. Aber erstaunlich erscheint es auf den ersten Blick, daß Antwerpen auch vielfach in der Bergfahrt den gleichen Vorteil genießt. Das erklärt sich allein aus den Versendungen deutscher Steinkohle nach dem Scheldehafen. Antwerpen ist nämlich ein Hauptkampfplatz für die deutsche und englische Kohle. Die Ruhrkohle verdrängt hier in wachsendem Maße die englische Industrie und insbesondere die englische Bunkerkohle. Unsere deutschen Schiffe füllen sogar regelmäßig den ganzen Raum, den sie etwa noch frei haben sollten, mit Kohlen auf, um sich so das teure Kohlen in überseeischen Häfen zu ersparen. Es kommt also in Antwerpen als dem letzten europäischen Anlaufhafen nicht nur die eigene Nachfrage nach Bunkerkohle, sondern auch die fremder Häfen zur Geltung. Diese über den örtlichen Bedarf gesteigerte, vielseitige Nachfrage hat die Zufuhren von deutscher Kohle auf dem Rhein gewaltig gesteigert. 1912 sind auf dem Rhein nicht weniger als $3^3/_4$ Mill. t Steinkohlen nach belgischen Häfen ver-

frachtet worden. So kommt es, daß, während der Rhein im ganzen eine ausgesprochene passive Tonnagebilanz in der Talfahrt hat, so daß hier stets ein auf die Fracht drückendes starkes Überangebot an Kahnraum vorhanden ist, auf der Strecke zwischen Rotterdam und Antwerpen das Umgekehrte der Fall ist. Rotterdam als großer Einfuhrhafen von Massengütern hat unter dem allgemeinen Verkehrscharakter des Rheins am meisten zu leiden. Es hat nach den Lobither Aufzeichnungen 1912 vom deutschen Rhein eine Zufuhr von nicht ganz 6 Mill. t, zum deutschen Rheine eine Abfuhr von fast 15 Mill. t aufzuweisen. In den „belgischen Häfen", also vor allem in Antwerpen, betrug dagegen im selben Jahr nach den gleichen Aufzeichnungen die Rheinzufuhr $5^1/_2$ Mill. t und die Rheinabfuhr nicht ganz 3 Mill. t. Auf dieser Teilstrecke war danach — im Gegensatz zum allgemeinen Rheinverkehr — in der Richtung von Antwerpen nach Deutschland stets Kahnraum leicht zu haben für die mannigfaltige Fracht, die von Antwerpen aus zum deutschen Rhein zur Versendung gelangt. Dadurch erklärt es sich, daß auch in der Bergfahrt die Entfernung zwischen dem Schelde- und dem Rheinhafen oft nicht in den Frachtsätzen voll zum Ausdruck kommt.

Diese für Antwerpen so vorteilhafte Rheinfrachtenlage findet noch in einer weiteren Tatsache eine Stütze. Es ist nämlich vom Standpunkt der Binnenschiffahrt aus zwischen den beiden miteinander in Wettbewerb stehenden Seehäfen ein wichtiger Unterschied vorhanden. Rotterdam ist Ausgangs- und Endhafen, Antwerpen da-

gegen in der Binnenschiffahrt wie in der Seeschiffahrt Anlaufhafen. Es ist als westlicher Endhafen der Rheinschiffahrt zugleich Hauptausgangshafen für das dichte, 2170 km umfassende Netz der belgischen Wasserstraßen [31], das mehrfach mit den französischen Binnenschiffahrtswegen und durch sie mittels des Marne-Rheinkanals wieder mit dem Oberrhein in Verbindung steht. So hat sich eine eigentümliche deutsch-belgisch-französische Rundfahrt ausgebildet, die von den Ruhrhäfen ausgeht, über Antwerpen und Lüttich auf verschiedenen Wegen nach Toul sich ausdehnt und dann über Straßburg nach dem Rhein zurückgelangt [32]. Deshalb bietet Antwerpen auch in der Binnenschiffahrt mehr Kombinationsmöglichkeiten als sich in Rotterdam vorfinden. Daraus erklärt es sich, daß kleine Schiffe, welche die Fahrt auf den künstlichen Wasserstraßen von Belgien, Frankreich und Deutschland fortsetzen können, mit Vorliebe an dem Rheinverkehr mit Antwerpen teilnehmen. Sie sind hier die „Träger der niedrigsten Frachtsätze“ [33].

Trotz der im allgemeinen für Antwerpen so günstigen Lage des Rheinfrachtenmarktes, waren die Verhältnisse der Rheinschiffahrt an der Schelde in letzter Zeit nicht befriedigend. Das liegt aber weniger an den Schiffahrtswegen nach Rotterdam und Antwerpen, als vielmehr an den Hafeneinrichtungen an beiden Wettbewerbsplätzen. Rotterdam ist Hauptrheinhafen; seine ganzen Einrichtungen hat es immer wirksamer auf den Rheinverkehr zugeschnitten; Seeschiffahrt und Rheinschiffahrt stehen hier in engster Verbindung miteinander. Ant-

werpen dagegen ist gewissermaßen nur Rheinhafen im Nebenamt; es hat nicht nur seine Haupttatkraft im Binnenverkehr, wie wir sehen werden, auf andere Ziele, nämlich den Eisenbahnverkehr gerichtet, sondern zugleich den Rhein vernachlässigt. Es konnte in ihm nicht, wie Rotterdam, seinen Strom erblicken, sondern sah in ihm eher einen feindlichen Verkehrsweg. Das entsprach schon der geschichtlichen Entwicklung. Die Losreißung von Holland war zugleich eine Losreißung vom Rhein und das Mittel der Verselbständigung, die Eisenbahn, deren Entwicklung man sich alsbald nach Begründung des belgischen Staates mit so großem Eifer widmete, fand dauernd im Rhein seinen schärfsten Wettbewerber und sein größtes Hemmnis. So bildete sich in Antwerpen etwas heran, das wie Rheinfeindschaft aussah. Den dauernden Bemühungen Rotterdams setzte man an der Schelde nichts Wirksames entgegen. Man sorgte nicht nur lange nicht dafür, daß auch im belgischen Hafen mit seinen verschiedenen Schleusen Seeschiffe und Rheinschiffe sich so leicht nebeneinander legen können, wie es auf den breiten Wasserflächen des völlig schleusenfreien Rotterdamer Hafens möglich ist, sondern man unterließ es überhaupt, den Umschlag zwischen See- und Rheinschiff zu organisieren. Die Seeschiffe, die auf solchen Umschlag rechneten, wurden an die verschiedensten Stellen des Hafens verwiesen; der Schleppdienst, dessen sich die Rheinschiffe bedienen mußten, um die Seeschiffe zu erreichen, war unzureichend und teuer; in neuzeitlichen Umschlagseinrichtungen, wie z. B. Getreide-Elevatoren,

blieb man weit zurück[34]. So kam es, daß der Umschlag an der Schelde weit kostspieliger und zeitraubender sich gestaltete, als an der Neuen Maas, und das mußte natürlich in den Frachtsätzen zum Ausdruck kommen. Wie das in der Seeschiffahrt bei einzelnen Gütern einen Frachtzuschlag von 25—50 Pfg. für die Tonne zur Folge gehabt hat, so dürfte auch der meist vorhandene Rheinfrachtunterschied von 50 Pfg. für die Tonne viel mehr in diesen unzureichenden Umschlagseinrichtungen des Antwerpener Hafens als in der längeren Fahrtstrecke seine Erklärung finden.

Es fehlt aber nicht nur an einem technischen Zusammenwirken von Seeschiffahrt und Rheinschiffahrt, wie es in Rotterdam so hoch entwickelt ist, sondern auch an einem wirtschaftlichen. Von Rotterdam aus hat die Niederländische Stromboot-Maatschappij unter der Firma Nieuwe Rijnvaart Maatschappij mit 28 Dampfern einen Stückgutsverkehr auf dem Rhein als wichtigen Zubringer für ihren Seeschiffahrtsbetrieb ins Leben gerufen. Ein gemeinsames Interesse von Antwerpen, der Rheinschiffahrt sowie der großen deutschen Schiffahrtsgesellschaften liegt vor, hier das holländische Vorbild zu befolgen. Wichtige Organisationsaufgaben harren hier der Zukunft. Ihre erfolgreiche Lösung muß in den Wettbewerb zwischen Antwerpen und Rotterdam nicht unwirksam eingreifen.

Da der Rhein, dessen heute bereits beträchtliche Bedeutung für Antwerpen leicht gesteigert werden könnte, eine Vorzugsverkehrsstraße darstellt, so hat er, wie schon

erwähnt wurde, eine Erweiterung des natürlichen Hinterlandes des großen belgischen Ausfuhrhafens nach Osten und Süden zur Folge. Auf weite Entfernung bedeutet er, zumal in Verbindung mit der Kanalisierung des Mains, eine so beträchtliche Verkehrsverbilligung, daß dadurch nicht nur längere Landwege ausgeglichen, sondern auch die Kosten und Nachteile eines Umschlags reichlich aufgewogen werden. Infolge des gebrochenen Verkehrs, der vor allem über Frankfurt a. M. geleitet wird, liegt München trotz größerer kilometrischer Entfernung verkehrswirtschaftlich für viele Güter dem Scheldehafen näher als dem Weserhafen. So sind wichtige Gebiete der süddeutschen Exportindustrien in den Bereich Antwerpens mit hineingezogen worden. Ja, vor allem mit Hilfe des Rheins- und Mains-Umschlagverkehrs über Orte wie Frankfurt a. M., Aschaffenburg und Mannheim hat der belgische Ausfuhrhafen seine Tätigkeit im Süden bis tief in die Schweiz, im Südosten bis nach Ungarn, im Osten bis nach Thüringen, Sachsen und Böhmen erstrecken können. Auf der natürlichen Tatsache der überlegenen Billigkeit der glänzendsten Verkehrsstraße, welche Europa bietet, baut sich ein wichtiger Teil des Ausfuhrtarifsystems der süddeutschen und sogar auch noch der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen auf. Auch wo der Rhein nicht benutzt wird, übt er seinen geschilderten Einfluß aus, und so ist das Ergebnis, daß der Vorsprung, den Antwerpen vor Rotterdam in Plätzen wie Frankfurt a. M. und Mannheim in der kilometrischen Entfernung besitzt, gewissermaßen nach Südosten

weiter verlängert wird. Auch in Wien und Budapest sind die Eisenbahnfrachten regelmäßig nach Antwerpen niedriger als nach Rotterdam und ebenso hoch wie nach Bremerhafen. Solche Tarifbestimmungen, wie sie sich aus langwierigen Verhandlungen allmählich ergeben haben, sind natürlich abänderbar, aber dieselben Momente, welche bisher bei ihrer Festsetzung wirksam waren, behalten ihre aus den allgemeinen Verhältnissen erwachsende Kraft auch in Zukunft. Man kann wohl es durchsetzen und sollte es durchsetzen, daß die deutschen Häfen an der Elbe und Weser in ihrem kilometrischen Vorzugsgebiet niemals schlechter behandelt werden als der große fremde Hafen an der Schelde, aber man wird kaum es erreichen können, daß die meerfernen Gebiete dauernd darauf verzichten, den Wettbewerb der großen Ausfuhrhäfen zugunsten ihrer Ausfuhrindustrie zu nutzen.

VI.

Die natürliche Billigkeit, die aus der Seeschiffahrt auf die Rheinschiffahrt übergreift, ist durch künstliche Maßnahmen, insbesonders auf dem Gebiet des Eisenbahntarifwesens und der Hafenverwaltung, noch gesteigert worden, und sie haben mehr Beachtung gefunden, als die an sich viel wichtigeren natürlichen Momente, weil sie allein von den Menschen verändert werden können. Aber auch ihre Veränderbarkeit wird überschätzt. In ihren Grundzügen sind auch diese mensch-

lichen Maßnahmen nur Schlüsse, die aus sachlichen Prämissen von Dauer mit Notwendigkeit sich ergeben.

Was zunächst das Eisenbahntarifwesen anlangt, so ist das Gebühren- oder Kostendeckungsprinzip im belgischen Eisenbahnwesen bewußter und konsequenter zur Durchführung gebracht worden, als vielleicht in irgendeinem andern. Das erklärt sich zunächst aus einem geschichtlichen Grunde. Man sah in den Eisenbahnen ein Kampfmittel, um sich nach der mit dem Schwert erstrittenen politischen Selbständigkeit auch die wirtschaftliche Unabhängigkeit von den Niederlanden zu erringen. Schon deshalb durfte man das Eisenbahnwesen nicht zu einer Einnahmequelle für den Staat machen. Im selben Sinne wirkte dann dauernd das geographische Moment der Kleinheit des Landes, aus dem die Gefahr hervorwächst, durch Verkehrsmaßnahmen der Nachbarn im Osten und Westen umgangen zu werden. Um den Eisenbahnverkehr zum großen Teil überhaupt festzuhalten, mußte man die Tarife möglichst niedrig zu halten suchen. Je mehr endlich die belgische Industrie im Bezug ihrer Rohstoffe wie im Verkauf ihrer Erzeugnisse auf den Weltmarkt sich angewiesen sah, um so mehr wirkte auch das immer stärker zu entscheidender Bedeutung emporwachsende Ausfuhrinteresse in derselben Richtung. Ganz besonders bei der weitverbreiteten Veredelungsindustrie, welche fremde Stoffe für fremden Verbrauch verarbeitet und daher mit einem bescheidenen Arbeitslohn sich zu begnügen hat, mußte das Bestreben auf eine möglichste Herabdrückung der Transportkosten gerichtet sein. Endlich kam auch ein

Eisenbahninteresse hinzu. Belgien hat nicht nur das dichteste Eisenbahnnetz der Welt, das — abgesehen von Großbritannien — das größte Anlagekapital auf einen Kilometer Betriebslänge aufweist, sondern vor allem auch im Verhältnis zur Schienenlänge die größten Betriebsmittel[35]. Das gesamte in den belgischen Eisenbahnen steckende Kapital kann nicht durch den inländischen Verkehr ausreichend verzinst werden. Soll die Kostendeckung unter möglichster Minderung der Generalunkosten und zu möglichst niedrigen Tarifsätzen erfolgen, so muß ausländischer Verkehr mit herangezogen werden.

Das alles hat nicht nur auf die Wahl und Festhaltung des finanziellen Grundsatzes[36], sondern auch auf seine Durchführung einen weitgehenden Einfluß ausgeübt. In wachsendem Maße hat man bei der Bemessung der Kosten, die allein gedeckt werden dürfen, von verkehrsfreundlichen Anschauungen sich leiten lassen[37]. Nach den von der Verwaltung im Einverständnis mit der Volksvertretung aufgestellten Richtlinien ist der erstrebte Gleichgewichtszustand von Einnahmen und Ausgaben erreicht worden. Natürlich ist das nicht für jedes einzelne Jahr möglich gewesen; aber in der ganzen Betriebszeit von 1835—1912 steht eine Gesamtsumme von 200 Mill. Fr. an Überschüssen einer Gesamtsumme von 173 Mill. Fr. an Fehlbeträgen gegenüber, so daß sich ein Aktivsaldo von 27 Mill. Fr. ergibt. Seit 1887 sind 20 Überschußjahre mit insgesamt 142 Mill. Fr. und nur 6 Fehlbetragsjahre (1900—1901, 1907—1909, 1912) mit insgesamt 35 Mill. Fr. verzeichnet.

Solange diese seit 1834 befolgten finanziellen Grundsätze, die in der Eigenart und Geschichte des belgischen Wirtschaftslebens ihre Begründung finden, in Kraft stehen, ist demnach eine allgemeine Tariferhöhung nur zulässig, soweit innerhalb des Gebührenprinzips eine Änderung der Kostenrechnung vorgenommen wird. Sonst muß alles, was an Verbesserungen und Ersparungen erreicht wird, dem Verkehr wieder in irgendwelchen Tarifherabsetzungen zugute kommen. Insbesondere muß auch einer Tariferhöhung auf der einen Seite eine Tarifherabsetzung auf der anderen entsprechen, also z. B. einer Steigerung der Durchschnittstarife eine Ermäßigung der innerbelgischen Frachtsätze.

In diesen allgemeinen Rahmen der gesamten Eisenbahnfinanzpolitik fügt sich auch die Antwerpen-Politik der belgischen Staatsbahnen ein. Sie setzt sich einmal aus den innerbelgischen Ausnahmetarifen zugunsten der einheimischen Industrie — den „Tarifs des ports de mer“ — zusammen. Da angenommen wird, daß von dem innerbelgischen Güterverkehr nicht viel weniger als 25 % auf Antwerpen entfallen, spielen diese Tarife im Wirtschaftsleben und Eisenbahnwesen Belgiens eine bedeutende Rolle. Wie alle belgischen Tarife sind auch sie mit Rücksicht auf den Wettbewerb der Wasserstraßen in Staffelform, so daß sie nicht kurz, insbesondere nicht durch Herausgreifen eines einzelnen Tarifsatzes gekennzeichnet werden können. Doch unterscheiden sie sich im ganzen nicht wesentlich von den deutschen Seehafentarifen. Wie diese verfolgen sie „protektionistische“ Zwecke, nur daß

sie weniger Schutzzölle zu ergänzen, als sie zu ersetzen haben.

Eigenartiger und für Deutschland wichtiger sind die Durchfuhrtarife. Hat ihre Entwicklung auch noch nicht völlig geklärt werden können, so steht doch fest, daß in diesem Zweig der belgischen Eisenbahnpolitik dieselben Kräfte, die 1830 zur Verselbständigung Belgiens geführt haben, bis zur Gegenwart maßgebend geblieben sind. Wie Belgien in dem Streben, sich auch wirtschaftlich von Holland unabhängig zu machen, dazu kam, die erste Eisenbahn auf dem europäischen Festland, und zwar als erste Staatsbahn zu bauen, so hat es auch die Eisenbahntarifpolitik dauernd als ein Mittel benutzt, sein Wirtschaftsleben vom benachbarten Holland zu emanzipieren. Die Rücksicht auf die holländische Rheinschiffahrt ist in Westbelgien der beherrschende Gesichtspunkt gewesen. Ist die ganze belgische Tarifpolitik von Anfang an durch die Konkurrenz der Wasserstraßen, wie in der Staffelform zum Ausdruck kommt, bestimmt gewesen, so äußert sich der Wettbewerb zwischen Wasser- und Schienenweg kaum anderswo so stark wie hier, wo er zugleich ein Wettbewerb zwischen Ausland und Inland ist.

In der Durchfuhrtarifpolitik wurde aber weiter der doppelte Zweck verfolgt, nicht nur deutsche Transporte überhaupt nach Antwerpen zu ziehen, sondern sie zugleich über eine möglichst lange belgische Eisenbahnstrecke zu lenken. Das erste hat immer wieder die belgische Eisenbahnverwaltung genötigt, die niedrigen holländischen Wettbewerbstarife als fremde Bestandteile in der

Form von Ausnahmetarifen in ihr Tarifwesen aufzunehmen. Das zweite hat dem ursprünglichen und allgemeinen Durchfuhrtarifsatz der belgischen Staatsbahnen seine Eigenart gegeben. Dieses „Transit-Barême“ erreicht nämlich den Zweck möglichst langer Transporte durch eine eigentümliche Staffelung des Tarifsatzes. Der tonnenkilometrische Frachtsatz beträgt in der ersten Staffel von 1—75 km 6 c., fällt dann in der zweiten Staffel von 76—155 km auf 1 c., um dann in der dritten Staffel auf 2 c. wieder zu steigen. So wurden die deutschen Transporte veranlaßt, von den vier östlichen Eisenbahnverbindungen Antwerpens mit Deutschland die südlichste und daher längste über Herbestal einzuschlagen, und für diese ergibt sich an der Grenze der durchschnittliche tonnenkilometrische Satz von 4 c (= 3,24 Pfg.), nach dem der Tarif in der Praxis meist kurz genannt wird und der also ein Rechnungsergebnis und kein Tarifsatz ist[38].

War er anfänglich, als er vor mehr als einem halben Jahrhundert in Kraft trat, sehr niedrig, so beträgt er heute mehr als die durchschnittliche tonnenkilometrische Gesamteinnahme der belgischen Staatsbahnen, die 1912 3,8 c. war. Er fügt sich also voll den Grundsätzen der belgischen Eisenbahnfinanzpolitik ein. Er ist nur etwa 1/4 Pfg. niedriger als die entsprechende Durchschnittseinnahme der preußisch-hessischen Eisenbahnen und ist vor allem derselbe Satz, der zuerst 1883 von der holländischen Staatsbahn für die Strecke Rotterdam—Venlo eingeführt und dann später auf alle holländischen Durchfuhrstraßen ausgedehnt wurde.

Die Besonderheit dieses „Transit-Barême auf der Grundlage von 4 c." besteht also nicht in seiner Höhe, sie ist vielmehr allein in seiner Allgemeinheit gegeben. Der Durchfuhrsatz tritt seinem Alter entsprechend in etwas primitiver Form auf. Er ist nicht nach Güterart und Gütergewicht abgestuft, wie er auch nicht beschränkt ist auf bestimmte Strecken. Er gewinnt daher an praktischer Bedeutung sowohl mit dem Werte der beförderten Güter als auch mit der Geringfügigkeit der beförderten Mengen.

Gleiches findet sich nicht im deutschen Tarifwesen. In ihm gibt es nicht einen allgemeinen Satz zugunsten der deutschen Seehäfen. In Deutschland sind vielmehr — von einigen Deklassierungen im allgemeinen Klassentarif abgesehen — nur zur Befriedigung ganz bestimmter Bedürfnisse einzelne Ausnahmetarife für bestimmte Güter, meist für nicht weniger als 10 t und oft für den Verkehr nur mit bestimmten Plätzen erlassen worden[39]. Grundsätzlich ist zwar bei den deutschen Eisenbahnen das Bestreben vorhanden, die Bevorzugungen nichtdeutscher Häfen durch die belgischen und insbesondere holländischen Eisenbahnen mit Hilfe der deutschen Seehafentarife auszugleichen und die Parität zwischen den deutschen und ausländischen Nordseeplätzen den natürlichen Verhältnissen entsprechend zu wahren; aber eine lückenlose Durchführung dieses grundsätzlichen Strebens scheitert an der Primitivität des belgischen „Transit-Barême". Immer wieder lassen sich bei hohen deutschen Tarifklassen und bei kleinen Mengen auf bestimmten

Strecken Bevorzugungen von Antwerpen herausrechnen. Damit ist zugleich gesagt, daß ein einheitliches allgemeines Urteil über den alten allgemeinen belgischen Durchfuhrtarifsatz nicht abgegeben werden kann.

Besteht dieses alte „Transit-Barême“ auch heute äußerlich noch in seiner allgemeinen ursprünglichen Form und hat es sachlich auch für Fertigfabrikate heute noch so ausschließlich Bedeutung, daß es Spediteuren oft allein bekannt ist, so hat man doch in Belgien gewisse Zugeständnisse an die veränderten Verhältnisse nicht ganz vermeiden können.

Grundsätzlich ist das insofern geschehen, als die allgemeinen Ladungsklassen des belgischen Tarifwesens, wenn sie niedriger sind, gewissermaßen als Teil in das „Transit-Barême“ aufgenommen worden sind. Das hat auf der Strecke über Herbestal (160 km) nur praktische Bedeutung gewonnen für die 4. Klasse, welche sich vor allem auf Erze, Roheisen und Düngemittel bezieht. Auf dem längeren Weg nach Deutsch-Lothringen über Klein-Bettingen (249 km) kommt auch die 3. Klasse in Betracht, die z. B. Getreide und Kartoffeln, sowie Zement umfaßt.

Außerdem sind aus besonderen Gründen einige Ausnahmedurchfuhrtarife geschaffen worden. Dazu lag ein Bedürfnis nur bei schwerwiegenden Massengütern vor, vor allem bei Kohle und Eisen.

Da die große belgische Kohleneinfuhr in erster Linie Industriekohle umfaßt, ist allgemein das belgische Wirtschaftsleben in weitestem Umfang an niedrigen Tarifen für fremde, insbesondere deutsche Kohle, interessiert. Bei

Antwerpen kommt außerdem noch der Wettbewerb sowohl zwischen Eisenbahn und Rhein als auch zwischen deutscher und englischer Kohle bestimmend hinzu. Darum sind für Massensendungen deutscher Bunkerkohle nach dem Scheldehafen besonders niedrige Tarife nach holländischem Vorbild eingeführt und auch bei der allgemeinen Erhöhung der Kohlentarife im Jahre 1914 beibehalten worden.

Daneben sind besonders wichtig die Durchfuhrtarife für Eisen sowohl aus dem Ruhrrevier als auch aus Deutsch-Lothringen. Für diese Transporte, soweit sie vom rechten Rheinufer stammen, ist der Weg über Herbestal wegen seiner Länge und auch wegen seines Alters und daher seiner geringen Leistungsfähigkeit ausgeschlossen. Für sie kommen nur weiter nördlich gelegene und kürzere Eisenbahnstrecken in Betracht, welche zur Großen Belgischen Zentralbahn gehörten. Als diese 1898 verstaatlicht wurde, hat man, da die Wettbewerbsfähigkeit sonst gefährdet schien, ihre Eisentarife, welche, wie die holländischen, dem Satze des deutschen Spezialtarifs III (2,2 Pfg. für das Tonnenkilometer) entsprachen, mit übernommen. Finden diese Tarife in der Verkehrslage ihre gute Begründung, so kann man das von den entsprechenden Tarifen für Deutsch-Lothringen kaum sagen. Denn obwohl diese Transporte dem Wettbewerb am wenigsten ausgesetzt sind, sind doch für sie in dem Rückvergütungstarif von 1902 und vor allem in dem von 1908, der in seinen Sätzen für Halbzeug bis zu 0,55 Pfg. für das Tonnenkilometer herabgeht, die ausgesprochen-

sten Wettbewerbstarife ganz Belgiens vorhanden. Das erklärt sich aus einem vergeblichen Versuch der preußischen Eisenbahnverwaltung, diese großen Transporte auf weitere Strecken den deutschen Eisenbahnen zu gewinnen. Es handelt sich daher um Kampftarife, die eigentlich mit dem Fortfall des Kampfes ihre Berechtigung verloren haben. Sie sind wegen ihres Ausnahmecharakters in Belgien stark angegriffen worden.

Von diesem ungewöhnlichen Ausnahmefall abgesehen, kann man nicht sagen, daß das belgische Durchfuhrtarifwesen besonders niedrige Tarifsätze aufzuweisen hat. Auch hat nicht zwischen den belgischen und deutschen Eisenbahnen allgemein ein scharfer Gegensatz im Güterverkehr bestanden. Von den belgischen Eisenbahnen ist im Westen ein Tarifkampf im wesentlichen nur mit den holländischen Eisenbahnen geführt worden, und die holländische Tarifpolitik ist in der Hauptsache auch bestimmend für die Schaffung und Ausgestaltung der deutschen Seehafentarife gewesen. Belgien hat im allgemeinen nur die Rolle eines Mitläufers gespielt und ist unzweifelhaft in der Energie der Durchfuhrförderung von Holland überflügelt worden. Es hat den holländischen Rückvergütungstarifen, welche Rotterdam in weiten Gebieten Deutschlands einen den natürlichen Verhältnissen nicht entsprechenden Frachtvorsprung sichern, nichts gleich Wirksames gegenüberzustellen[40].

Wie über die Höhe und Eigenart der belgischen Durchfuhrtarife irrige Ansichten verbreitet sind, so auch über ihre Abänderbarkeit. Sie sind in ihrer Gesamtheit nichts

Willkürliches. Sie sind vielmehr dem kleinen Ländchen von außen aufgezwungen worden. Es muß Rücksicht nehmen auf die fremde Rheinschiffahrt, die Tarifpolitik der holländischen, französischen und deutschen Bahnen, die französische Schiffahrtspolitik mit ihrem „surtaxe d'entrepôt“, die Wettbewerbsmaßnahmen von Rotterdam. Das sind alles Momente von dauernder Wirkung. Wollte man sie heute unberücksichtigt lassen, morgen würden sie sich wieder Beachtung erzwingen. Aber auch unsere Seehäfen würden keinen Vorteil davon haben. Denn teils dieselben, teils noch wirksamere Tarife bestehen in Holland. Nur wenn auch sie mit allen Rückvergütungen aufgehoben werden würden, haben die deutschen Seehäfen ein Interesse an der Beseitigung der belgischen Durchfuhrtarife. Kann man darauf nicht rechnen, so spricht das deutsche Interesse ungeteilt dafür, daß diese Tarife nicht aufgehoben werden, sondern erhalten bleiben[41].

Vor allem aber dürfen die belgischen Durchfuhrtarife nicht überschätzt werden. Wenn man sich vergegenwärtigt, daß von den Eisenbahnlinien, welche von Antwerpen nach der Rheinprovinz führen, die längste 160 km zählt, so ergibt sich schon aus dieser einfachen Tatsache, daß die Kürze des Weges der Wirkung der belgischen Eisenbahntarifpolitik enge Grenzen zieht. Vergegenwärtigt man sich dann weiter, daß die belgischen Durchfuhrtarife auch in der Höhe ihrer Frachtsätze — von einer unwesentlichen Ausnahme abgesehen — nichts Ungewöhnliches bieten, so ist es klar, daß sie nicht nur nicht allein, sondern über-

haupt nicht „von entscheidender Bedeutung“ für Antwerpens Weltstellung sind [7]. Sie spielen im kleinen Belgien für Antwerpen nicht einmal die Rolle, welche die Seehafentarife im großen Deutschland für Hamburg und Bremen spielen.

VII.

In Belgien hat man klar eingesehen [42], daß die Kleinheit des Landes es ausschließt, das Eisenbahntarifwesen zu einem so wirksamen Mittel der Handelspolitik zu machen, wie das auf den langen Eisenbahnstrecken durch große Länder möglich ist. Der belgische Staat hat aus dieser Gebundenheit in der Eisenbahntarifpolitik die Folgerung gezogen, daß man anderswo möglichst einen Ersatz sich schaffen müsse, und so ist man bewußt dazu gekommen, die Platzspesen von Antwerpen möglichst niedrig zu halten. Diese Stellungnahme des Staates ist besonders deutlich in dem Gesetz vom 12. Juni 1895, das wohl mit Rücksicht auf die Vollendung des „neuen Wasserweges“ in Rotterdam erlassen worden ist, zum Ausdruck gekommen. In ihm wurden nämlich nicht nur die Scheldeabgaben, welche der Staat zur Deckung seiner Ausgaben unter der Bezeichnung „droits de fanaux“ seit 1846 erhoben hatte, aufgehoben, sondern zugleich auch die Stadt genötigt, ihre Hafengebühren auf den Höchstbetrag von 50 c für die Nettoraumtonne herabzusetzen.

So ist man auf seiten des Staates völlig und auf seiten der Stadt zum Teil dazu gelangt, den finanziellen Ge-

sichtspunkt der Rentabilität, der auch vorher eine große Rolle nicht gespielt hat, fallen zu lassen. Der Staat hat für seine bis 1912 auf 325 Mill. Fr. angewachsenen Kapitalaufwendungen so gut wie völlig auf Verzinsung und Tilgung verzichtet, und die Stadt begnügt sich bei den von ihr aufgewendeten 131 Mill. Fr. mit 3 %. Der Antwerpener Hafen wird demnach nicht wie eine lokale Unternehmung, sondern wie ein nationales Organ behandelt. Die Finanzkraft des ganzen Landes steht hinter ihm. Darin unterscheidet sich der Scheldehafen sehr wesentlich von unseren deutschen Seehäfen. Sie dienen zwar auch dem Wirtschaftsleben des ganzen Landes, aber das Reich oder Preußen ist an ihren Ausgaben fast unbeteiligt. Die kleinen, wenige hunderttausend Einwohner zählenden Stadtstaaten, denen sie angehören, müssen allein die immer gewaltiger anschwellenden Mittel aufbringen, die ein Welthafen von voller Leistungsfähigkeit heute erfordert. Das können sie nur, indem sie bei allen ihren Aufwendungen mit peinlicher Sorgfalt an der Verzinsung und Tilgung festhalten. Aus dem politischen und wirtschaftlichen Gesamtbetriebe erwächst somit die bedeutsame Tatsache, daß die deutschen Seehäfen teurer sind als der belgische. Es dürfte sorgsam zu prüfen sein, ob die nationale Seehafenpolitik Belgiens nicht manches enthält, das im Interesse unserer Gesamtstellung auf dem Weltmarkt nachahmenswert ist.

Aber nicht nur, was die Nutzung der Fahrstraße und der Hafenanlagen anlangt, ist Antwerpen ein besonders billiger Hafen. Die Billigkeit bezieht sich auch auf die

Arbeit, welche dort geleistet wird. Auch die Bewegung und Lagerung der Güter im Hafen ist besonders wohlfeil. Das ist einmal wieder dem Staate, nämlich der Eisenbahnverwaltung zu danken. Sie befördert die Güterwagen ohne weiteres an die Stelle des Kais, wo die Ladung oder Löschung stattfinden soll. Besondere Hafenfrachten, wie sie anderswo vorkommen, sind an der Schelde unbekannt. Die Beförderung der Güter im ausgedehnten Hafengebiet erfolgt kostenlos. Auch sonst zeigt die Staatsbahnverwaltung großes Entgegenkommen; das ist insbesondere bei der Wagengestellung und der Berechnung der Wagenstandgelder der Fall.

Vor allem aber ist die eigentliche Hafenarbeit billig. Sie baut sich auf weitgehender Arbeitsteilung auf und ist daher durch ein hohes Maß von Übung und Sachverständnis ausgezeichnet. Während des Generalstreiks hat es sich zur Verwunderung vieler gezeigt, daß insbesondere beim Laden und Löschen schwerer Stückgüter nur Deutsche und Chinesen es mit den einheimischen Flamen aufnehmen konnten. Zugleich sind auf der soliden Grundlage des flämischen Stammescharakters im Rahmen eigenartiger Organisationen alte Arbeitstraditionen lebendig geblieben, und sie verleihen der Arbeit ein gewisses altväterisches Gepräge. Zuverlässigkeit und Anspruchslosigkeit sind noch nicht geschwunden. Alte Verbrauchsgewohnheiten haben mit den alten Arbeitsgewohnheiten sich erhalten. Mäßige Löhne sind neben einer vollwirksamen Arbeitszeit von $9^1/_2$ Stunden ohne große Unzufriedenheit bestehen geblieben. Die an die

Gilden erinnernden Berufsgenossenschaften der „Natien“ haben übertriebene Gewerkschaftsbestrebungen, wie sie in den Hafenarbeitern anderer Hafenstädte, insbesondere auch Rotterdams, zu rücksichtsloser Entwicklung gelangten, wenig aufkommen lassen. Auf diesen Grundlagen, die in vieler Hinsicht eine ausgeprägte Eigentümlichkeit des Scheldehafens darstellen, vollzieht sich die Handhabung der Waren in Antwerpen. Während sie in den deutschen Seehäfen von der Stadt übernommen worden ist, ist sie hier im wesentlichen dem freien Wettbewerb überlassen. Soweit sie im Schiffe vor sich geht und daher den Reedern obliegt, wird sie durch etwa 5500 Stauerarbeiter ungefähr ebenso wie in anderen Hafenplätzen ausgeführt; soweit sie außerhalb des Seeschiffs erfolgt, vom Ablader und Empfänger vorzunehmen ist und in An- und Abfahren, Wiegen und Sortieren, Einlagern und ähnlichem besteht, ist sie Sache der genannten 50, zwar nicht sehr alten, aber altertümlichen „Natien“, welche sich unzweifelhaft bewährt haben[43].

Wie das Laden und Löschen, vollzieht sich auch das Lagern unter günstigen Bedingungen. Zunächst können die Güter ungewöhnlich lange auf dem Kai gelassen werden; sodann sind aber auch umfangreiche und wohlfeile Lager vorhanden; insbesondere bieten sich auch fast immer Schiffe zu billiger Lagerung dar.

Endlich muß mit in Betracht gezogen werden, daß die ganze Hafenorganisation bei der Ausfuhr auf möglichste Beschleunigung zugeschnitten ist. In Ausgangshäfen wie Hamburg und Bremen sind es die Reeder, an welche die

Güter versendet werden; dort müssen sie regelmäßig bereits bei Beginn der Beladung, d. h. mehrere Tage vor Abfahrt des Schiffes, vorhanden sein; sie werden zum großen Teil zuerst gelagert. Im ausgeprägten Anlaufhafen Antwerpen werden die Güter an den Schiffskapitän versendet, können unmittelbar, ohne Lagerung, ins Schiff gelangen, sogar noch im letzten Augenblick vor der Abfahrt herangebracht werden. Je hochwertiger das Stückgut ist, um so mehr fällt auch dieser Zeitgewinn als Ersparnis in die Wagschale.

Durch das Zusammenwirken aller dieser Momente ist Antwerpen ein besonders billiger Hafen geworden. Das gilt in erster Linie vom Stückgut, trifft aber auch noch zu bei schweren Maßgütern, wie Halbzeug, Eisenbahnoberbau-Bedarf und Formeisen. Auch bei ihnen sind die Kosten der Anbordlieferung, die man gewöhnlich als „Fobspesen" bezeichnet, in Antwerpen nicht nur ein Bruchteil der entsprechenden Kosten in den deutschen Häfen, sondern auch noch um etwa 25 % niedriger als in Rotterdam. Nur die Güter in loser Schüttung machen wegen der unzureichenden Umschlagseinrichtungen Antwerpens, wie wir sahen, eine Ausnahme.

Gewiß sind diese Hafenverhältnisse, welche gleichmäßig den Verladern und Reedern zugute kommen, nicht unabänderlich. Es handelt sich überall um Bestimmungen, die der Mensch getroffen hat und der Mensch auch wieder aufheben kann. Aber dieselben Gründe, welche zur heutigen Regelung geführt haben, sind auch wirksam in der Zukunft, solange das Wirtschaftsleben bestehen bleibt,

welches heute der belgische Staat in sich schließt. Aus der Grundstruktur dieses eigenartigen Wirtschaftslebens muß immer wieder eine ganz ähnliche Antwerpen-Politik hervorwachsen, wie sie bisher alle Veränderungen in der belgischen Regierung überdauert hat. Auch eine schwere finanzielle Belastung wird daran kaum etwas ändern. Alle andern Einnahmequellen — und Belgien stehen noch manche zur Verfügung — werden eher erschöpft werden, als daß man die bisherige Ausfuhrpolitik, die Antwerpen zugute kommt, aufgibt. Sollte es aber doch nötig werden, sie aus finanziellen Gründen einzuschränken, so würde es sich immer noch fragen, ob die Konkurrenzhäfen nicht ähnliche neue Lasten zu tragen haben werden, wie der belgische Hafen. Alles spricht für die Annahme, daß Antwerpen es verstehen wird, seine Billigkeit sich, wenn nicht absolut, so doch zum mindesten relativ, zu erhalten.

VIII.

Für die Stellung eines Hafens in der Weltwirtschaft ist seine Verkehrsbedeutung entscheidend. Nach der Menge der eingehenden und ausgehenden Waren wird einem Hafen seine Rangstufe angewiesen und dahinter tritt zurück, ob diese Waren durch die Initiative der Kaufleute im Hafenplatz oder anderswo, ob sie auf Schiffen, die im Seehafen beheimatet sind oder nicht, bewegt werden. Will man aber von Antwerpen als Seehafen ein vollständiges Bild gewinnen, so muß man seine Stel-

lung nicht nur im Güterverkehr, sondern auch im Güterhandel und in der Reederei ins Auge fassen.

Als Handelsplatz hat Antwerpen eine ähnliche Besonderheit wie als Verkehrsplatz nicht aufzuweisen. Im Gegenteil spiegeln sich die Entwicklungstendenzen des Welthandels in seinem Handel besonders eindrucksvoll. Im allgemeinen kann man sagen, daß im Welthandel die Tendenz herrscht, die kaufmännische Initiative in der europäischen Einfuhr möglichst nahe an den Verbrauch, in der europäischen Ausfuhr möglichst nahe an die Erzeugung heranzurücken. Besondere Hemmungsgründe müssen dieser Tendenz sich entgegensetzen, wenn ein anderer Sitz des Eigenhandels gewählt oder festgehalten werden soll. Sie pflegen bei der Einfuhr, in der schwerwiegende Massengüter vorherrschen, auf dem Gebiet des Verkehrs, bei der Ausfuhr, in der es sich in erster Linie um Stückgüter handelt, auf dem des Handels zu liegen.

Bei der Einfuhr ist entscheidend, ob sich beim Übergang vom Seetransport zum Inlandstransport große oder geringe Schwierigkeiten bieten. Handelt es sich um einen Umschlag vom Seeschiff in ein großes Binnenfahrzeug und um Massengüter, die in loser Schüttung verfrachtet, mit Hilfe ihrer eigenen Schwere leicht bewegt und in ihrem Gewicht automatisch oder wenigstens durch vereidigte Wieger kontrolliert werden, so sinkt der Seehafen aus einer wirtschaftlichen Vermittlerrolle zu einer bloß technischen herab. Der Transport zur See und auf dem Fluß verwächst gewissermaßen zu einer Einheit und

verschiebt die wirtschaftliche Vermittlertätigkeit vom Seehafen in den Binnenhafen, in dem die fremde Ware das Wasser zuerst verläßt. Am vollkommensten kann diese dem Seehafen als Verkehrsplatz günstige und als Handelsplatz ungünstige Tendenz sich durchsetzen, wo der Übergang vom See- zum Binnenverkehr am müheloseſten sich vollzieht. So sind am Rhein Mannheim und Duisburg, für das Elbgebiet insbesondere Berlin zu Sitzen des Einfuhrhandels, insbesondere in Getreide[44], geworden.

Je schwieriger jedoch der Weiterversand der vom Seeschiff herangebrachten Güter sich gestaltet, um so mehr bleibt er ein wirtschaftlicher Akt. Der Umschlag in kleine Transportgefäße, wie insbesondere Eisenbahnwagen, nötigt dann dazu, die Weiterverteilung in vielen kleinen Mengen an zahlreiche verschiedene Empfänger alsbald im Seehafen vorzunehmen. Die kaufmännische Leistung wird dann, trotz der allgemeinen Entwicklungstendenz, im Seehafen festgehalten, und der Eigenhandel im Seehafen kann dann, auch über andere Umschlagplätze, den Wettbewerb mit dem Binnenland überall dort erfolgreich aufnehmen, wo der örtliche Verbrauch noch nicht groß genug ist, einen starken eigenen Handel zu tragen.

Von der Art seiner Verbindung mit dem Hinterland hängt es also vor allem ab, ob ein Seehafen in erster Linie Speditionsplatz wird oder Stapelplatz bleibt[45]. Je kleiner das Transportgefäß ist, das im Seehafen für den Weitertransport ins Binnenland zur Verfügung steht, um so erfolgreicher behauptet ein Seehafen im Handel seine

Selbständigkeit. So kommt es, daß Antwerpen wie Amsterdam einen größeren Eigenhandel sich bewahren konnte als Rotterdam und Bremen einen größeren als Hamburg. Die ungünstigen äußeren Seiten seiner Verkehrslage verbürgen Antwerpen seine Bedeutung als Handelsplatz. Man kann sagen: Rotterdam ist, wie auch Hamburg, Einfuhrhafen für Waren in loser Schüttung und als solcher ein Transitplatz. Antwerpen kann wie Bremen dagegen als Hafen des Stückgutverkehrs und als Stapelplatz bezeichnet werden. Kennzeichnend für die Lage ist, daß geschüttetes Getreide mit Vorliebe Rotterdam aufsucht, daß gesacktes Getreide aus Australien, Kalifornien, Indien und Argentinien aber Antwerpen treu bleibt [44].

Diese verschiedene Eigenart beider Plätze kommt auch in ihren Hafeneinrichtungen sichtbar für jedes kundige Auge zum Ausdruck. In Rotterdam ist man seit fast drei Jahrzehnten systematisch bemüht, Hafenbecken mit breiter Wasserfläche zu schaffen, auf der Schiffe an Pfählen und Tonnen festlegen, um den Wasserumschlag vornehmen zu können. Der 1887 begonnene Rheinhafen hatte schon eine Wasserfläche von 30 ha, der 1900 erbaute Maashafen eine fast doppelt so große, und der neue Waalhafen zählte 1912 163 ha und ist inzwischen noch erweitert worden. Für Antwerpen dagegen sind einerseits die $5^1/_2$ km in stolzem Bogen die Schelde sich entlang ziehenden Kais kennzeichnend, an welchen die großen Linienschiffe unmittelbar neben den Eisenbahnwagen festmachen, und andererseits zeigt sich das Stre-

ben, in erster Linie eine gute Eisenbahnverbindung zu schaffen, auch bei den Hafenbecken, selbst noch nach dem Plane von 1912, in ihrer langen und schmalen Form. Nicht möglichst breite Wasserflächen, sondern möglichst lange Kaistrecken sucht man hier zu erzielen.

Aber trotz dieses tiefgreifenden Unterschiedes in der wirtschaftlichen Struktur und technischen Einrichtung beider Seehäfen macht sich die Welthandelstendenz möglichster Annäherung an den Verbrauch auch in der Einfuhr Antwerpens geltend. Sie bedarf allerdings besonderer Kräftigung, um die Hemmnisse, die im Umschlagsverkehr sich ihr entgegenstellen, zu überwinden. Die Anziehungskraft des Bedarfs muß noch eine ungewöhnliche Steigerung erfahren.

Das ist in Antwerpen zum Beispiel bei der Wolle der Fall. Die belgische Wollindustrie — alle Stufen der Rohwollbehandlung, die Kämmerei, die Spinnerei von Streichgarn und Kammgarn, die Weberei, sowie die Fabrikation von Textilmaschinen — ist nämlich in Verviers und Umgebung nicht nur örtlich, sondern auch geschäftlich in großen gemischten Unternehmungen so ungewöhnlich konzentriert, daß die starke Kombinationstendenz schließlich von der Produktion auch auf den Handel übergriff, was durch den Wunsch des Händlers gefördert wurde, die unmittelbare Aufsicht und Verfügung über seine Wolle sich zu erhalten, da sie oft nur dem Veredelungsprozeß des Waschens unterworfen wird. Dieser verstärkten Anziehungskraft des Verbrauchsortes, die sich ähnlich auch in Roubaix-Tourcoing gezeigt hat, konnte

Antwerpen nicht widerstehen, zumal da es ihm nicht gelungen ist, schützende Gegenkräfte für die Wolle so wirksam zu organisieren, wie es Bremen für die Baumwolle in der Errichtung seiner eigenartigen Baumwollbörse getan hat. So ist dem Scheldehafen der Eigenhandel in seinem wichtigsten Einfuhrgut zum großen Teil an die Verarbeitungsplätze verloren gegangen.

Ähnliches hat sich auch für die Baumwolle angebahnt. Auch hier hat, wenn auch nicht in gleichem Maße, eine Konzentration des Verbrauchs stattgefunden, und zwar im nahen Gent, das außerdem von brennendem Ehrgeiz beseelt ist, eine selbständige Stellung in der Seeschiffahrt sich zu erringen. Nachdem der Staat diesen Wunsch durch den Ausbau des alten Kanals von Terneuzen für 73 Mill. Fr. erfüllt hatte, haben die Genter Textilindustriellen, die vielleicht die kapitalkräftigsten Unternehmer Belgiens genannt werden können, von Antwerpen sich losgemacht, indem sie eine eigene Dampferverbindung nach den Baumwollhäfen der Vereinigten Staaten, insbesondere Galveston, einrichteten.

Auch im europäischen Holzhandel hat sich eine solche teilweise Emanzipation vollzogen, was durch die Überlastung des Antwerpener Hafens in den letzten Jahren gefördert wurde. Ebenso hat der Kaffeehandel, wie in anderen Einfuhrhäfen, auch in Antwerpen durch die Valorisation erheblich gelitten, und auch in anderen Artikeln[46] macht ein gewisses Abbröckeln des einst kräftigen Eigenhandels wie anderswo sich geltend. Jedenfalls ist es nicht richtig, vom Antwerpener Eigenhandel

zu sagen, daß er sich „in scharfem Gegensatz zu den sonst im Welthandel geltenden Entwicklungstendenzen, sehr kräftig in die Höhe entwickelt hat“ [47]. Er hat sogar durch die ungenügenden Antwerpener Hafeneinrichtungen, sowie die kurzsichtige staatliche Förderung kleiner belgischer Häfen einen besonders schweren Stand in den letzten Jahren gehabt. Was von ihm erhalten geblieben ist, ist so fest in seinem Boden verwurzelt, daß es ihm nicht leicht genommen werden kann. Antwerpen wird stets ein Hauptmittelpunkt im internationalen Handel des europäischen Festlands bleiben.

Für die großen Verkehrsfunktionen eines Seehafens ist es außerdem gleichgültig, wo der Eigenhandel seinen Sitz hat. Seine Verschiebung ins Hinterland ist mehr von privatwirtschaftlicher als volkswirtschaftlicher Bedeutung, und man tut dem Eigenhandel zu viel Ehre an, wenn man meint, die Bedeutung eines Seehafens hänge vor allem von ihm ab. Privatwirtschaftlich ist es richtig, daß der Eigenhandel „die letzte Entscheidung über die einzuschlagenden Wege“ trifft. Die volkswirtschaftliche Betrachtung muß fragen, wodurch diese Entwicklung bestimmt wird, und dann zeigt sich, daß es nicht persönliche Willkür des einzelnen Eigenhändlers ist, welche den internationalen Warenstrom lenkt, sondern tiefer liegende und mächtiger wirkende Kräfte, die erhaben sind über den menschlichen Eigenwillen. Nur wer sie erkennt, kann die weltwirtschaftliche Bedeutung eines Seehafens richtig erfassen.

Der Annäherungstendenz des Einfuhrhandels an den

europäischen Verbrauchsort entspricht im Ausfuhrhandel eine solche an den europäischen Erzeugungsort. Sie kommt am deutlichsten zum Ausdruck, wo eine starke örtliche Spezialisierung in der Produktion sich herausgebildet hat, wie in Manchester und Sheffield oder in Remscheid und Solingen. Ähnliches findet sich in bescheidenerem Maße auch in Belgien, z. B. für die Waffenindustrie von Lüttich. Aber die Anziehungskraft der Industrie wird dadurch etwas gemindert, daß die Ausfuhr, die meist auf langfristigen Kredit erfolgen muß, in bezug auf ihre Finanzierung Anforderungen stellt, die nicht überall befriedigt werden können. Man kann daher sagen, daß als Hauptannäherungstendenz sich eine solche an Orte entwickelt hat, in denen neben der Industrie noch das Bankwesen des Landes besonders stark vertreten ist. So sind London und Paris zu den großen Mittelpunkten des allgemeinen Ausfuhrhandels ihrer Länder geworden.

Auch dieser Annäherungstendenz treten Hemmnisse entgegen. Da es sich aber überwiegend um leicht versendbares Stückgut handelt, liegen sie nicht, wie beim massigen Einfuhrhandel, auf dem Gebiet des Transports, sondern auf dem des Handels. Wo besondere Kenntnisse der ausländischen Absatzverhältnisse nötig sind, hat der Seehafen einen Vorsprung vor dem Binnenland. Früher war das allgemein, heute ist es nur noch vereinzelt dort der Fall, wo besonders tiefgreifende Kulturunterschiede vorliegen. In demselben Maße, wie sich die Verhältnisse des Auslands denen des Inlands ge-

nähert haben, hat daher der Ausfuhrhandel in den Seehäfen an Bedeutung verloren und sich im allgemeinen nur sogenannten „exotischen“ Gebieten, wie ostasiatischen und südamerikanischen Ländern gegenüber erhalten.

Nur Hamburg macht hier eine gewisse Ausnahme. Es hat sich als der große Ausfuhrhandelsplatz behauptet, dank der Geschicklichkeit seiner Kaufmannschaft. Wie Bremen durch die kluge Organisation seines Baumwollhandels diesen Zweig der Einfuhr fest in seine Hand zu bringen wußte, so hat Hamburg seine Bedeutung als Ausfuhrhandelsplatz, trotz entgegenstehender Entwicklungstendenzen, durch Vorzüge seiner kaufmännischen Organisation erfolgreich sich erhalten. Insbesondere sein Exportagententum, das in seinen Musterlagern einen Überblick nicht nur über die deutsche, sondern über die gesamte europäische Industrie gibt, wie er sonst nirgends zu gewinnen ist, haben dem Elbhafen eine Anziehungskraft für ausländische Käufer geschaffen, die ihm auch neben dem emporstrebenden Berlin seine Stellung sichert. Hamburg ist heute noch neben London und Paris der dritte Hauptausfuhrhandelsplatz Europas.

Belgien wird nun dadurch gekennzeichnet, daß sich in ihm weder ein Platz herausgebildet hat, der im Ausfuhrhandel mit den großen Hauptstädten Europas verglichen werden könnte — Brüssel bleibt weit nicht nur hinter London und Paris, sondern auch hinter Berlin und Wien zurück —, noch seinen Seehafen zu einem Ausfuhrhandelsplatz in der Art von Hamburg entwickelt hat. Antwerpen ist wie Liverpool im wesentlichen bloßer Ausfuhr-

platz ohne eigenen Ausfuhrhandel[48]. Die Ausfuhrtechnik ist in Europa so hoch entwickelt, daß hier der Exporteur die Ware regelmäßig nicht im Versendungshafen in Empfang zu nehmen braucht; sie wird einfach vom Erzeugungsort auf dem vorteilhaftesten Wege — er geht eben sehr oft über Antwerpen — in das ausländische Absatzgebiet geleitet. Wie in Rotterdam die hohe Technik der Einfuhrbehandlung dem selbständigen Handel schädlich geworden ist, so hat die leichte Technik der Ausfuhr in Antwerpen, mit dem die Ausfuhrindustrie des kleinen belgischen Landes örtlich in viel engerer Verbindung steht, als das bei Hamburg der Fall ist, die Entwicklung eines starken Ausfuhrhandels zurückgehalten. In beiden Fällen bedient sich der Handel von anderen Plätzen der Verkehrsvorteile des fremden Seehafens. Wie Importeure in Mannheim, Duisburg, Hamburg und Antwerpen über Rotterdam verfrachten, so Exporteure nicht nur aus anderen Teilen Belgiens, sondern insbesondere auch aus London, Hamburg und Paris über Antwerpen. Da nur wirtschaftliche Gründe sie bestimmen, bleibt die fremde Kundschaft den Seehäfen treu, solange sie die gleichen Vorteile bieten. Von einem einheimischen Handel kann man vielleicht annehmen, daß andere als wirtschaftliche Gründe ihn zugunsten des eigenen Platzes bestimmen können. Beim fremden Handel ist das ausgeschlossen. Seine treue Kundschaft ist ein glänzender Beweis dafür, daß er Vorteile bietet, die sich sonst nicht finden.

In Antwerpen fehlen allgemeine Exporteure fast völlig

und Exportagenten, wie Hamburg sie besitzt, sind hier nicht vorhanden. Hier kann man nicht einmal über die Industrie Belgiens, geschweige über die ganz Europas sich unterrichten. Was man in Hamburg unmittelbar mühelos und zuverlässig erfahren und feststellen kann, erfordert in Antwerpen eine umständliche Korrespondenz. So ist die Scheldestadt nur im Anschluß an ihren Einfuhrhandel, insbesondere aus den Balkanländern, zum Sammelplatz für ausländische Käufer geworden. Von überseeischen Kunden wird es wenig aufgesucht. Regelmäßig muß umgekehrt mit Mustern und Katalogen der Käufer aufgesucht werden. Der leistungsfähige Ausfuhrhandel Hamburgs ist überwiegend als Einkaufsvermittler, der zurückstehende Ausfuhrhandel Antwerpens überwiegend als Verkaufsvermittler tätig. Das läßt sich auch nicht so leicht ändern, besonders in einem Volke, das nur ein geringes Maß von Beweglichkeit besitzt und in seinen oberen Schichten gewohnt geworden ist, einem hochentwickelten Genußleben sich hinzugeben. An Bestrebungen, eine Änderung herbeizuführen, hat es nicht gefehlt; Erfolge hatten sie bisher noch nicht zu verzeichnen[49].

Besonders kennzeichnend für die Lage sind die Sammelkommissionäre, wie sie sich in Paris im Anschluß an das große Modegeschäft besonders stark entwickelt haben. Sie exportieren z. B. nach Südamerika nicht etwa über Havre, sondern schlagen den Weg nach dem weiter östlich gelegenen fremden Scheldehafen ein. Seine Anziehungskraft ist so groß, daß sie künstlicher Hilfe nicht

bedarf. Darunter hat zwar der Handel Antwerpens, nicht aber sein Verkehr gelitten. Im Gegenteil, wie die geringe Entwicklung eines Einfuhrhandels ein Beweis für die Überlegenheit Rotterdams als Einfuhrhafen ist, so die geringe Entwicklung eines Ausfuhrhandels ein Beweis für die einzigartige Bedeutung, die Antwerpen aus natürlichen Gründen von Dauer in der Ausfuhr zukommt.

IX.

Will man Antwerpens Handelsbedeutung voll erfassen, so muß man es, wie schon angedeutet wurde, nicht nur als Sitz des Ein- und Ausfuhrhandels, sondern auch als Bank- und Börsenplatz betrachten.

Im ganzen ist Belgien nicht groß genug, um zwei Geld- und Kapitalmärkte von internationaler Bedeutung nebeneinander entstehen zu lassen. Die Hauptstadt des Landes hat es verstanden, eine beherrschende Stellung sich hier zu erringen und zu bewahren. Sie ist zum eigentlichen finanziellen Mittelpunkt der belgischen Industrie geworden, wenn auch Lüttich neben ihr für den südöstlichen Industriebezirk eine gewisse Selbständigkeit sich zu erhalten gewußt hat. Sie hat die Gesamtzüge des belgischen Bank- und Börsenwesens, an denen natürlich auch die Scheldestadt, schon als Sitz zahlreicher Filialen Brüsseler Banken, teilnimmt, entwickelt, und zwar in der Art, daß sie die Besonderheiten des belgischen Wirtschaftskörpers auf dieses Gebiet gleichsam übertrug.

Wie sonst die eigene Kraft des kleinen Landes be-

schränkt ist, so auch die eigene Kapitalkraft. Die Gewinne, welche die Industrie aus ihrer Verarbeitung fremder Rohstoffe ohne nennenswerte Schutzzölle und meist auch ohne Kartelle zieht, dienen in ungewöhnlich hohem Maße dem Verbrauch, zumal da auch ein starker Luxusverbrauch sich entwickelt hat. Belgien hat überwiegend ein Arbeitseinkommen, und das wird von ihm fast ganz verzehrt.

Den Mangel an eigenem Kapital ersetzt es aber durch fremdes. Wie Belgien bewußt sich zu einem Durchgangsland für fremde Waren und Menschen ausgebildet hat, so auch zum Durchgangsland für fremde Kapitalien. Die französischen Ersparnisse fließen schon lange zum nahen Brüssel, da sich ihnen in Frankreich selbst infolge des Stillstands der Bevölkerungsentwicklung nur wenig verlockende Verwertungsmöglichkeiten bieten. Man hat in Belgien aber auch alles getan, diesen natürlichen Zustrom nicht zu hemmen. Darum hat man die Aktiengesetzgebung, die Börsengesetzgebung und zum großen Teil auch die Steuergesetzgebung — ähnlich wie beim „Transit-Barême" — auf dem Zustand alter Primitivität festgehalten. Bis zum Jahre 1913 kam man auf diesen drei Gebieten den Wünschen fremder Kapitalisten im weitesten Maße entgegen [50]. Je mehr in den andern Ländern diese Gesetzgebung in neuzeitlichem Geiste ausgebaut wurde, um so mehr entwickelte sich die Anziehungskraft des Brüsseler Platzes. So hat die drohende Einkommensteuer den französischen Zustrom seit 1907 bedeutend verstärkt, wie andererseits auch die deutsche

Börsengesetzgebung Brüssel zugute gekommen ist. Auf diese Weise hat Belgien den Mangel an eigener Kapitalkraft auszugleichen verstanden. Während es an Kapitalreichtum auf den Kopf der Bevölkerung nicht nur hinter England und Frankreich, sondern auch hinter Deutschland nicht unbeträchtlich zurücksteht[51], fließen ihm fremde, vor allem französische Kapitalien so reichlich zu, daß es, wie im Warenverkehr, so auch im Kapitalverkehr eine weltwirtschaftliche Rolle spielt, die weit über das hinausgeht, was der Größe und Volkszahl des Landes entsprechen würde.

Diese fremde Kapitalkraft hat Belgien vor allem zugunsten seiner Industrie verwendet. Als frühestes Industrieland des europäischen Festlandes hat es 1822 in der Société générale pour favoriser l'industrie nationale auch die erste eigentliche Industriebank ins Leben gerufen, und bis zur Gegenwart ist die einseitige Pflege des Emissionsgeschäftes eine Besonderheit des Bankwesens dieses einseitigen Industriestaates geblieben. Vor allem ist man bestrebt gewesen, im Ausland Unternehmungen zu gründen, welche der immer mehr auf die Ausfuhr angewiesenen belgischen Industrie den ausländischen Absatz sichern sollen. So hat man anfangs sich in Deutschland an Eisenbahnbauten und industriellen Anlagen stark beteiligt, und erst in jüngster Zeit haben wir die volle finanzielle Selbständigkeit Belgien gegenüber zurückgewonnen. Was aber einst Deutschland gegenüber geschehen ist, wiederholt sich jetzt in gesteigertem Maße in anderen Ländern. Das Gründungsgeschäft ist syste-

matisch zu einem Mittel der Ausfuhrförderung ausgestaltet worden. Vor allem um der einheimischen Industrie den Absatz von Schienen, Lokomotiven, Wagen, Maschinen aller Art im scharfen Konkurrenzkampf zu sichern, ist Belgien ganz besonders an überseeischen Eisenbahnbauten, z. B. in China, an ausländischen Straßenbahnen und Elektrizitätswerken, z. B. in Rußland, beteiligt. Allein für diese beiden letzten Arten von Unternehmungen hat es sechs große Finanzierungsgesellschaften[41] ins Leben gerufen, welche bei einem eigenen Kapital von 232 Mill. Fr. 79 Gesellschaften mit einem Kapital von fast 2200 Mill. Fr. gegründet haben; allein in 126 russischen Städten hat es die Straßenbahnen gebaut. Wie als Durchfuhrland spiegelt sich Belgien auch als Industriestaat deutlich in seinem Bank- und Börsenwesen.

Diese finanzielle Ausfuhrpolitik, welche des Emissionsgeschäftes vor allem sich bedient, hat mit dazu beigetragen, daß Antwerpen im Ausfuhrhandel eine selbständige Rolle nur in so geringem Maße spielt. Sie kommt wiederum Antwerpen zwar als Verkehrsplatz, aber nicht als Handelsplatz zugute, und die Antwerpener Banken und die Antwerpener Börse sind auch wenig an ihr beteiligt. Sie hat für die Scheldestadt sogar unzweifelhaft Nachteile. Denn das Übergewicht des großen gewinnreichen Emissionsgeschäfts hat das Interesse an dem kleinen laufenden Bankgeschäft stark gemindert. Das ist beim Diskont- und Devisengeschäft darum noch besonders der Fall, weil es durch die belgische National-

bank in weitgehendem Maße monopolisiert worden ist. Denn wie jede andere Zentralnotenbank war auch sie vor allem darauf angewiesen, ihre Mittel in jederzeit einlösbaren Wechseln anzulegen. Während aber in großen Ländern das inländische Wirtschaftsleben ein ausreichendes Wechselmaterial hervorbringt, war das beim internationalen Charakter des kleinen belgischen Wirtschaftskörpers in vollem Maße nicht der Fall. Die belgische Nationalbank füllte ihre Mappe, wie mit inländischen Wechseln, auch mit Devisen, und da sie, der Größe ihres Landes entsprechend, die kleinste der europäischen Zentralnotenbanken ist und deshalb, inmitten ihrer mächtigen Schwestern, auf den Schutz ihres Goldvorrates besonders bedacht sein muß, hat sie auf der Grundlage dieses Devisenbesitzes eine besonders umfangreiche Devisenpolitik entwickelt. Sie hat so ihren zeitlichen Vorsprung im internationalen Wechselgeschäft immer mehr zu einer Vorherrschaft ausgebildet. Sie besaß in letzter Zeit einen durchschnittlichen Betrag von Golddevisen in Höhe von etwa 150 Mill. Fr., zu dem noch etwa 80 Mill. Fr. weitere Devisen hinzukamen, und verfügte außerdem auch noch über die Devisenvorräte des belgischen Staatsschatzes und der belgischen Sparkasse, welche auch mindestens 150 Mill. Fr. zu betragen pflegen. Im Vertrauen auf diesen ungewöhnlich großen Teil des Devisenumlaufs, der sich bei der belgischen Zentralnotenbank ansammelt, halten die Privatbanken nur geringe Bestände an Auslandswechseln und Auslandsguthaben. Sie diskontieren vielmehr ihre Devisen bei der Nationalbank

und erhalten von ihr die, welche sie nötig haben. Nur die Caisse générale de Reports et de Dépots legt noch einen großen Teil ihrer Mittel in ausländischen Goldwechseln an, da sie bei der Eigenart ihres Geschäftsbetriebes für möglichste Liquidität ihrer Kapitalanlage sorgen muß. Obwohl der internationale Charakter des ganzen belgischen Wirtschaftslebens sich auch in dem Wechselmaterial deutlich spiegelt, wird so doch das Devisengeschäft, und ganz besonders die wichtige Devisenarbitrage, nur wenig von den belgischen Privatbanken, die — bis auf die Banque Sino-Belge — keine Filialen im Ausland haben, gepflegt. Es fehlt daher an einem ausreichenden einheimischen Apparat, um den Ausfuhrhandel leicht und billig zu finanzieren. Man muß sich fremder, insbesondere Londoner Banken bedienen. Auch das hat mitgewirkt, daß sich ein selbständiger Ausfuhrhandel in Antwerpen so wenig entwickelt hat.

Umgekehrt findet Antwerpens Einfuhrhandel in Bank und Börse wirksame Stützen. Da nämlich Antwerpen als Einfuhrhafen nicht dieselbe natürliche Anziehungskraft wie als Ausfuhrhafen besitzt, bedarf der Einfuhrhandel künstlicher Förderung. Wie die finanzielle Ausfuhrpolitik eine bestimmte Nachfrage zugunsten der belgischen Industrie mit Beschlag belegt, so müssen hier umgekehrt bestimmte ausländische Güter für die Einfuhr nach Antwerpen gesichert werden. Das ist ein starkes Geschäftsinteresse der Antwerpener Einfuhrhäuser. Sie sind daher auch hier die Träger der Entwicklung. In den fremden Ländern, aus denen sie Erzeugnisse der

Landwirtschaft und der Viehzucht einführen, sind sie mit den dortigen Entwicklungsmöglichkeiten besser als andere vertraut geworden. Sie haben daher ihre Gewinne und ihren Kredit zur landwirtschaftlichen Erschließung dieser neuen Gebiete verwendet, und zwar entweder indem sie selbst als Unternehmer auftraten, Landgesellschaften und Viehzüchtereien ins Leben riefen, oder indem sie ausländische Hypothekenbanken gründeten, durch sie landwirtschaftliche Betriebe mit den nötigen Kapitalien versorgten und damit finanziell beherrschten, oder endlich, indem sie durch den Bau von Eisenbahnen Neuland dem Weltmarkt zugänglich machten und damit wirtschaftlich mehr oder weniger in ihre Hand brachten.

Eine solche finanzielle Einfuhrförderungspolitik ist vor allem in Verbindung mit dem Getreide-, Häute- und Kautschukhandel in Ländern wie Argentinien, Uruguay, Paraguay, Brasilien, Ägypten, Hinterindien, Mexiko und Kanada entwickelt worden. Abgesehen von den Gummipflanzungen, welche vor allem die Firma Bunge & Co. auf asiatischem und afrikanischem Boden, ganz besonders in der belgischen Kongokolonie, begründet hat, sollen nach sachverständiger Berechnung rund 650 Mill. Fr. für solche Unternehmungen eingezahlt sein. Allein zwölf Hypothekenbanken sind hauptsächlich für das Ausland tätig. Durch Gründungen dieser Art ist zugunsten des Einfuhrhandels zweierlei erreicht worden. Er ist einmal kapitalistisch an Antwerpen gefesselt und zweitens in seiner Finanzierung durch Schaffung von Guthaben in den Ausfuhrländern außerordentlich erleichtert worden.

Diese vom Handel ausgehenden und dem Handel dienenden Antwerpener Auslandgründungen unterscheiden sich von den Brüsseler Gründungen, welche mit der belgischen Industrie und ihren Ausfuhrinteressen in engster Verbindung stehen, auch noch dadurch, daß der ausländische Charakter, der den Antwerpener Einfuhrfirmen in so weitgehendem Maße eigen ist, sich auch auf diese überseeischen Unternehmungen überträgt. In ihnen spielt das Deutschtum eine nicht unerhebliche Rolle.

Wie so die Antwerpener Banken, die auch ihrerseits zum Teil, wie z. B. die Banque Centrale Anversoise einen internationalen Charakter tragen, im Dienste des Einfuhrhandels in erster Linie tätig gewesen sind, so auch die Warenbörse. Ohne weiteres hat sich natürlich im Anschluß an die Einfuhr ein starkes Platzgeschäft an der Antwerpener Börse entwickelt. Aber man ist bestrebt gewesen, den Börsenmarkt mit Hilfe des Termingeschäftes zu erweitern. Zu diesem Zweck ist 1887 nach dem Vorbild, das Havre fünf Jahre vorher gegeben hatte, eine Liquidationskasse für den Warenterminhandel gegründet worden. Sie hat, gestützt auf den großen belgischen Verbrauch, für Wolle (Kammzug) und Kaffee eine größere Bedeutung gewonnen. Dagegen hatte sie mit der Aufnahme des Getreideterminhandels keinen Erfolg, da die Getreidehändler sich anfangs ablehnend verhielten. 1911 ist jedoch, wie für Kautschuk, auch für Getreide der Terminhandel eingeführt worden. Unzweifelhaft steigert er den Vorzug vielseitigen Absatzes, den Antwerpen gegenüber Rotterdam genießt. Schon heute ziehen unver-

kaufte Getreidesendungen den Scheldehafen anderen Festlandshäfen, insbesondere den holländischen, wegen der sich bietenden guten Verkaufsmöglichkeit, vor. Die Antwerpen eigene große Aufnahmefähigkeit wird durch den Terminmarkt verstärkt. Er macht den Verkauf und den Rückkauf jederzeit möglich. Mit Recht kann daher eine Stärkung des Getreidehandels von der Entwicklung des Termingeschäfts erwartet werden. Man gibt sich sogar der Hoffnung hin, auf der Grundlage des großen belgischen Weizenverbrauchs zum größten Getreideterminmarkt in Europa zu werden.

So sind Börsen und Banken, ohne selbst eine große Anziehungskraft ausüben zu können, wirkungsvoll in den Dienst des Antwerpener Handels dort gestellt worden, wo die natürlichen Nachteile des Platzes einen künstlichen Ausgleich besonders erforderten. Auch ihre Entwicklung und Eigenart zeigen, daß Antwerpen im Handel — im ausgesprochenen und natürlichen Gegensatz zum Verkehr — in erster Linie ein Einfuhrplatz ist.

X.

Antwerpen ist aber nicht nur Verkehrsplatz und Handelsplatz, sondern auch Reedereiplatz, und als solcher hat es wieder eine ausgesprochene Besonderheit. Kein großer Seehafen besitzt nämlich eine so kleine eigene Reederei wie der in der Güterversendung so bevorzugte Scheldehafen [52]. Das erscheint nur dem Laien als Widerspruch und erklärt sich leicht aus der glücklichen Lage an

der belebtesten Seeverkehrsstraße unseres Erdballs. Als größter Anlaufhafen Europas braucht Antwerpen sich nicht zur Befriedigung seiner starken Verkehrsbedürfnisse, wie die abseits gelegenen Häfen, die Schiffahrtsunternehmungen selbst zu schaffen. Es kann sich vielmehr, wie schon erwähnt wurde, mühelos solcher bedienen, die aus fremdem Bedürfnis hervorgewachsen sind, mit fremdem Kapital arbeiten und fremder Leitung unterstehen. Auch dieser Mangel, der natürlich auch auf dem belgischen Schiffbau lastet, ist schließlich nichts anderes, als ein Beweis für die ungewöhnlich starke Verkehrsstellung des Scheldehafens.

Darum zieht auch notwendig durch die Bestrebungen, eine leistungsfähige belgische Handelsflotte zu schaffen, ein so starker Widerspruch hindurch. Verkehrs- und Reedereiinteressen stehen eben in einem Anlaufhafen nicht, wie in Ausgangs- und Endhäfen, wie Hamburg und Bremen, im Einklang, sondern im Widerspruch miteinander; und die vom belgischen König angeregten und von der Sympathie des ganzen Volkes getragenen Bestrebungen können jedenfalls nicht, wie in fast allen anderen Ländern, durch die Neugründung großer Schiffahrtslinien zum Ziel führen, sondern höchstens auf dem Boden der Trampschiffahrt Erfolg haben. Das zeigen denn auch deutlich die bisherigen Ansätze der Entwicklung, und sie werden durch den Krieg vielleicht eine starke Steigerung erfahren, weil gerade in diesen Kreisen sehr große Kriegsgewinne gemacht worden sind.

Die Abwesenheit von eigenen und fremden Reedern

muß natürlich auch die Organisation des Handels beeinflussen. Wenn auch nicht jede Reederei, wie die Hamburg-Amerika-Linie, im Heimathafen das Speditionsgeschäft selbst aufgenommen hat, so steht doch natürlich eine Reederei nach allen Seiten mächtiger da, als ihr bloßer Agent. Wo der Reeder fehlt, wächst die Macht der Schiffsmakler und Spediteure. Sie haben aber ein Interesse, die verfrachtete Gütermenge zu steigern und zwar auf Kosten der Seefrachten. Diese für den Verlader günstige, für den Reeder ungünstige Machtstellung der Schiffsmakler und Spediteure kann wiederum als eine Besonderheit Antwerpens bezeichnet werden. Sie ist schließlich so stark geworden, daß sie sogar nicht nur bei den Reedern, sondern auch bei den Verladern eine Reaktion hervorgerufen hat. Die Hamburg-Amerika-Linie, die Hansa, die deutsche Levante-Linie, die Deutsch-Ostafrika- und Wörmann-Linie haben die Vertretung ihrer Frachtinteressen an der Schelde selbst in die Hand genommen, und auf seiten belgischer Verlader hat man begonnen, eigene Speditionskontore in Antwerpen zu errichten.

Wenn auch diese Machtstellung der Spediteure den deutschen Schiffahrtslinien manche Unannehmlichkeiten und Nachteile gebracht hat, so ist doch im ganzen vom deutschen Interessenstandpunkt aus der bisherige Mangel einer leistungsfähigen belgischen Linienschiffahrt ein großer Vorteil. Denn natürlich ist die einheimische Linienschiffahrt stets der schärfste Wettbewerb für eine fremde Linienschiffahrt. Sie kann stets vom Heimatssitz aus ihre Interessen viel nachdrücklicher vertreten, als

eine an einem fremden Ort nur durch Agenten vertretene Gesellschaft. Die Holland-Amerika-Linie, aus der wir Deutsche leider unser Kapital zurückgezogen haben, ist dafür heute das wirksamste Beispiel. Sie entwickelt seit wenigen Jahren durch ihre reisenden Vertreter im Rheingebiet eine solche Werbetätigkeit, daß unsere deutschen Gesellschaften ihr von Rotterdam aus ein volles Gegengewicht nicht zu schaffen vermögen. Im Gegensatz zu Antwerpen ist in Rotterdam der einheimische Wettbewerb für die Linienschiffahrt, in der Deutschland voransteht, besonders fühlbar. In Antwerpen dagegen handelt es sich bisher nur um den Wettbewerb mit einheimischer Trampschiffahrt, der zwar auch in die Linienschiffahrt hineinragt, aber schließlich doch in der Hauptsache einem Gebiet angehört, auf dem England die Vorherrschaft behauptet.

XI.

Für die wirtschaftliche Bedeutung einer Seehafenstadt kommt endlich neben der Schiffahrt, dem Handel und der Reederei auch die Industrie in Betracht. Bisher tritt Antwerpen allerdings als Schiffahrtsplatz und Handelsstadt so sehr in den Vordergrund, daß es als Mittelpunkt selbständigen gewerblichen Lebens kaum eine Rolle spielt. Fast nur die typischen Seehafenindustrien, die sich mit einfacher Verarbeitung eingeführter Stoffe, meist sogar für den Bedarf der Stadt selbst und der sie aufsuchenden Schiffe begnügen, haben hier eine Stätte

gefunden, und auch das regelmäßig nur in bescheidenem Umfange. So werden z. B. Ölfrüchte zu Öl und Seife, Reis zu Stärke, Weizen zu „Biskuits“, Kakao zu Schokolade, Gerste und Malz zu Bier verarbeitet. Ferner haben sich — wiederum im Anschluß an lokale Bedürfnisse der Stadt und ihrer Schiffahrt — Maschinenfabriken aller Art gebildet, die in einzelnen Zweigen, wie in der Herstellung von Automobilen und elektrischen Apparaten, einige selbständige Bedeutung gewonnen haben. Auch besteht in Hoboken eine große Wollkämmerei, die heute ganz in deutschem Besitz sich befindet. Im allgemeinen aber muß man es als auffällig bezeichnen, wie gering bisher die industrielle Entwicklung Antwerpens gewesen ist. Nicht einmal in den Zweigen, welche unmittelbar mit dem Schiffahrtsbetrieb in Verbindung stehen, ist sie in stärkerem Maße hervorgetreten. Eine Werftanlage der Firma Cockerill findet sich zwar in Hoboken, sie ist aber nicht imstande, große Ozeandampfer zu bauen. In Antwerpen fehlt eine leistungsfähige Werft überhaupt. Ein von deutscher Seite ausgehender Versuch, sie zu schaffen, ist mißlungen. Ein Schwimmdock ist nicht vorhanden, und auch in Trockendocks sonst stand Antwerpen bis vor kurzem nicht auf der Höhe. Noch für 1912 beklagt die Handelskammer „un état d'infériorité notable pour tout ce qui concerne la réparation des navires modernes par rapport aux ports hollandais, anglais ou allemands“.

Es ist nicht ganz leicht anzugeben, woraus sich dieses industrielle Versagen des einzigen großen Hafenplatzes

im hochentwickelten belgischen Industriestaat erklärt. An der Tüchtigkeit der flämischen Arbeiter ist nicht zu zweifeln, auch wenn sie gewerblich bisher nur vereinzelt geschult sind; in seinen Hafenarbeitern bietet Antwerpen selbst den besten Beweis. Auch die Behauptung, daß der Flame zum Unternehmer nicht tauge, ist eine unzulässige Verallgemeinerung. In ganz Belgien gibt es keine erfolgreicheren Industriellen als die flämischen Baumwoll- und Leinenfabrikanten in Gent. Der Hauptgrund muß vielmehr darin gesucht werden, daß geschichtlich die neue industrielle Entwicklung sich in anderen, insbesondere wallonischen Teilen des Landes vollzogen hat. Neugründungen mußten daher mit einem scharfen Wettbewerb im eigenen Lande rechnen, und alle, die an der alten Industrie, die immer mehr auf die Ausfuhr sich angewiesen sah, interessiert waren, mußten andererseits das Emporkommen einer neuen Industrie im Ausfuhrhafen selbst als unerwünscht betrachten. Gerade die ungewöhnlich weite sonstige Verbreitung der Industrie wurde zum Hemmnis. Aus eigener Kraft ist ein großer Hafenplatz mit seinen internationalen Handelsinteressen fast nie imstande, eine wirklich leistungsfähige Industrie höherer Art zu schaffen; der Ansporn und die Hilfe aus dem nationalen Hinterland aber blieben aus. Der lähmende Gegensatz zwischen Altem und Neuem gewann um so stärkeren Einfluß, als er zusammenfiel mit dem scharfen politischen Gegensatz zwischen Wallonen und Flamen.

Das gilt ganz besonders vom Kohlenbergbau. Wenn

von verschiedenen Zweigen der belgischen Industrie gesagt werden kann, daß ihre lange ruhmvolle Vergangenheit auf ihnen laste, so ganz besonders vom bisherigen belgischen Kohlenbergbau, dem frühesten auf dem europäischen Festland [13]. Während Deutschland seine Steinkohlenförderung 1900—1912 um 65 Mill. t vergrößert hat, ist Belgien bei rund 23 Mill. t stehen geblieben. Es hat dem wachsenden Bedarf nicht entsprechen können und ist daher zu einem Kohleneinfuhrlande geworden. Seit 1910 führt es mehr Kohlen ein als aus. Der bisherige Stillstand dürfte sogar nur der Anfang eines Niederganges sein. Denn wegen der erreichten großen Tiefe von oft beträchtlich mehr als 1000 m, sowie wegen der Kleinheit seiner Felder, der infolgedessen großen Zahl seiner Schächte und dadurch bedingten kostspieligen Zersplitterung leidet der Betrieb in den alten wallonischen Kohlenzechen an einer nicht zu beseitigenden Rückständigkeit, die darin zum ziffernmäßigen Ausdruck kommt, daß die Förderung auf den Kopf der Belegschaft um etwa 60 % hinter der im Ruhrrevier zurückbleibt. Wenn der belgische Kohlenbergbau trotzdem noch bescheidene Gewinne erzielt hat, so erklärt sich das einerseits aus den Löhnen, die um 30 % niedriger sind als in Westfalen, und andererseits aus den Kohlenpreisen, welche die westfälischen um fast 40 % übertreffen. Da es sehr fraglich ist, ob dieser Unterschied in den Löhnen nach dem Kriege bestehen bleiben wird, so ist der alte belgische Kohlenbergbau ernstlich bedroht, und da es auch fraglich ist, ob die belgische Industrie mit den hohen belgischen

Kohlenpreisen in der Zukunft sich ebenso wie bisher wird abfinden können, wird alles dahin drängen, in neuen Bahnen Abhilfe zu schaffen. Bisher sind es die kapitalistischen Interessen der alten wallonischen Kohlenindustrie wohl in erster Linie gewesen, welche solche Entwicklung auf jungem flämischen Boden zum mindesten verlangsamt haben; in Zukunft wird dieses Hemmnis fortfallen.

Im unentwickelten Flandern, und zwar in dem für Kanalbauten besonders geeigneten Kempenland (Campine) der Provinz Limburg, unmittelbar vor den Toren Antwerpens, findet sich ein Kohlenvorkommen, das bisher ungenutzt war. Es weist Kohlenflöze auf, die mächtiger und besser gelagert sind, als in den südlichen Kohlengebieten, und ist im Gegensatz zu ihnen besonders reich an den für die Industrie wichtigen gasreichen Kohlen, nämlich der Fettkohle, die zur Verkokung dient, und der Gaskohle, welche in Deutschland die Grundlage für den bedeutsamen Prozeß der Elektrisierung unseres Wirtschaftslebens gebildet hat. Allerdings liegt das Kohlenvorkommen sehr tief und ist überlagert von breiten wasserreichen Schichten, aber mit Hilfe des Gefrierverfahrens kann man dieser Schwierigkeiten Herr werden. Fehlt es somit neben dem Licht auch nicht an Schatten, dürfte auch hier dafür gesorgt sein, daß die Bäume nicht in den Himmel wachsen, so bleibt doch die Tatsache bestehen, daß hier ein reiches Lager guter Industriekohle in unmittelbarer Nähe des Meeres, ähnlich wie in England, sich vorfindet, aber im Gegensatz zu ihm auf jugendfrischem

industriellen Neuland, nicht belastet mit einer langen Vergangenheit.

Jede Ausfuhrindustrie zeigt einen natürlichen Hang zum Meer. Er hat vor allem in der deutschen Schwerindustrie, die ganz besonders auf Wahrnehmung aller Transportvorteile bedacht sein muß, nicht nur zur Errichtung neuer Hüttenwerke in unseren Seestädten, sondern auch zu ihrer gewaltigen Zusammenziehung an dem leistungsfähigsten Zugangswege zum Meere, dem Rheine, bei Duisburg-Ruhrort geführt. Dieser Zug zur Küste ist in Belgien aus den oben angedeuteten Gründen bisher fast nur in Gent und seinem holländischen Vorhafen Terneuzen hervorgetreten. Durch die Entwicklung der Kohlenlager des Kempenlandes muß er auch hier zur vollen Entfaltung gelangen. Auf der neuen Kohle wird eine neue Ausfuhrindustrie sich aufbauen. Erfolgt diese Entwicklung in ausgesprochenem Gegensatz zu den deutschen Interessen, so kann sie zu einer sehr großen Verstärkung der belgischen Konkurrenz werden, die bereits bisher auf verschiedenen Gebieten empfindlicher als eine andere sich geltend gemacht hatte.

Könnte man einfach zwischen Entwicklung und Nichtentwicklung bei den Kohlenlagern des Kempenlandes wählen, so würde die Nichtentwicklung im deutschen Interesse liegen. Das ist jedoch heute nicht mehr der Fall. Die Entwicklung ist bereits seit einigen Jahren langsam im Gange[53] und wird durch den Krieg eine große Beschleunigung erfahren. Es fragt sich heute nur

noch, ob diese nicht mehr zurückzuhaltende Entwicklung einer neuen Küstenindustrie auf der unmittelbaren Unterlage der Steinkohle im Einklang mit den deutschen Interessen oder im Gegensatz zu ihnen sich vollziehen wird.

Anmerkungen.

Inhaltsverzeichnis der Anmerkungen.

28. Die Ost- und Westschelde.
29. Die Forderung der Beseitigung des „barrage de Woensdrecht“.
30. Die Rheinfrachten.
31. Die Bedeutung der belgischen Binnenschiffahrt für Antwerpen.
32. Die deutsch-belgisch-französische Rundfahrt der Rheinschiffe.
33. Die Bedeutung des Rheins für Antwerpen.
34. Die Umschlagseinrichtungen in Antwerpen und Rotterdam.
35. Die Sonderstellung des belgischen Eisenbahnwesens.
36. Das Gebührenprinzip im belgischen Staatseisenbahnwesen
37. Die Durchführung des Gebührenprinzips bei den belgischen Staatseisenbahnen.
38. Der belgische Durchfuhrsatz von 4 c.
39. Die deutschen Seehafentarife.
40. Die holländischen Durchfuhrtarife.
41. Das deutsche und belgische Interesse an den belgischen Durchfuhrtarifen.
42. Das Streben, Antwerpen zu einem billigen Hafen zu machen.
43. Die Bedeutung der „Natien“ in Antwerpen.
44. Die Anfuhren von Getreide in Antwerpen und Rotterdam.
45. Verschiedene Arbeitsbedingungen in Antwerpen und Rotterdam.
46. Der Eisenerzhandel Antwerpens.
47. Die Entwicklungstendenzen im Welthandel.
48. Die Bedeutung des Ausfuhr-„Eigenhandels“.
49. Die Beteiligung der Belgier am Handel.
50. Das belgische Emissions- und Gründungswesen.
51. Das Nationalvermögen in den Hauptländern.
52. Die belgische Handelsflotte.
53. Die Kohlengesellschaften im Kempenlande.

[1] Dieses Schwanken kommt nirgends in so auffälliger Weise zum Ausdruck, wie in den Schriften von Professor Kurt Wiedenfeld. Drei Beispiele seien dafür angeführt:

1. Wiedenfeld schreibt in seinem in den Süddeutschen Monatsheften April 1915 erschienenen Aufsatz „Deutschlands Seehäfen mit besonderer Berücksichtigung von Antwerpen" S. 61, Z. 25 ff.:

„Antwerpen und Rotterdam vor allem, in geringerem Grade auch Amsterdam, sind keineswegs nur in geographisch-natürlichem Sinn als die Seehäfen des Rheins zu bezeichnen; sie finden im Rheingebiet auch die tragenden Stützen ihrer wirtschaftlichen Bedeutung."

Dagegen schreibt Wiedenfeld in der im Herbst 1915 in der Jäckhschen Sammlung „Weltkultur und Weltpolitik" erschienenen Broschüre „Antwerpen im Weltverkehr und Welthandel" S. 42, Z. 28 ff.:

„Der Transport des Rheins jedoch, obzwar er in starkem Maße tatsächlich benutzt wird, kann als verkehrsschaffendes Element für Antwerpen nicht angesprochen werden."

2. Wiedenfeld schreibt in dem zuerst genannten Aufsatz im April 1915 S. 62, Z. 9 ff.:

„Für die Rheinhäfen (Antwerpen und Rotterdam) bilden... die deutschen Verbindungen, der Auslandsteil ihres Hinterlandes, die das Ganze tragende Kette, und nur als Einschlag sind die Beziehungen zum eigenen Hinterland dort zu werten...

die niederländisch-belgischen Rheinhäfen, vor allem Antwerpen und Rotterdam, sind in verkehrswirtschaftlicher Betrachtung zu Deutschland mitzurechnen und deshalb in die Reihe der deutschen Seehäfen wirtschaftlich einzugliedern."

Dagegen schreibt Wiedenfeld im Herbst 1915 in der angeführten Broschüre S. 12, Z. 28 ff.:

„In der Tat ist Belgiens Wirtschaftsleben die tragende Stütze für das Handels- und Verkehrsgebäude der belgischen Stadt; die Beziehungen zu Deutschland sind erst eine Folgeerscheinung der von Belgien her gegebenen Anziehungskraft."

und ebenda S. 47, Z. 22 ff.:

„In seinem Kern und vor allem in seinem wirtschaftlichen Untergrund ist er (der Scheldehafen) doch ein belgischer Seehafen geblieben. Antwerpen aus der belgischen Besonderheit irgendwie herauszulösen, heißt Antwerpens wirtschaftliche Besonderheit untergraben."

3. Wiedenfeld schreibt in dem zuerst genannten Aufsatze im April 1915 S. 72, Z. 10 ff.:

„Hamburg, Rotterdam und Antwerpen standen vor dem Kriege jedes für sich London und Liverpool so nahe, daß von einem Übergewicht der englischen Häfen nicht mehr die Rede sein kann; und es war die Zeit abzusehen, wann ein Hamburg und Rotterdam, auch ein Antwerpen nicht mehr nur die ersten Seehäfen des Festlands, sondern ganz Europas genannt werden mußten."

Dagegen schreibt Wiedenfeld zwei Monate darauf in dem Aufsatze „London im Weltverkehr und Welthandel“ in der Geographischen Zeitschrift S. 350, Z. 19 ff.:

„So wird man in der Schiffahrtsziffer Hamburg und Rotterdam schon jetzt als London ebenbürtig bezeichnen dürfen, und auch Antwerpen steht nicht weit hinter diesen führenden (!) Seehäfen zurück.... Vor dem Kriege war die Zeit abzusehen, wann Hamburg und Rotterdam (!) die bedeutendsten Häfen nicht nur des Festlands, sondern ganz Europas genannt werden müßten.“

Diese Liste von Gegenüberstellungen könnte leicht verlängert werden.

[2] Zur Polemik bin ich zu meinem Bedauern persönlich dadurch genötigt worden, daß mir ohne meine Zustimmung Professor Wiedenfeld als Redner gegenübergestellt und es mir trotzdem nicht gestattet wurde, auf seine Angriffe zu antworten, obwohl sie auf geradezu unbegreiflichen Mißverständnissen (vgl. Anm. 19) beruhten. Vielleicht fehlt es aber auch nicht an einem sachlichen Zwange zur Polemik. Denn während Arbeiten, welche für fachwissenschaftliche Kreise bestimmt sind, wenig Unheil stiften können, da sie sich in kürzerer oder längerer Frist selbst korrigieren, ist das bei Schriften, die in erster Linie in nichtfachlichen Kreisen verbreitet werden, nicht der Fall. Sie werden gläubig als Äußerungen eines Sachverständigen hingenommen und vor allem in ihren sachlichen Anführungen, insbesondere ihren statistischen An-

gaben, die man selbst nicht prüfen kann, vertrauensvoll als richtig betrachtet. Wieweit das bei den neueren Wiedenfeldschen Druckschriften über Antwerpen angebracht ist, suchen die folgenden Anmerkungen 4, 7, 8, 9, 12, 16, 18, 19, 22, 31, 33, 41, 43, 45, 46, 47 und 48 darzulegen, ohne daß mit ihnen eine erschöpfende Kritik — sie ist hier nicht möglich noch nötig — beabsichtigt wäre.

Es handelt sich dabei allein um eine Kritik wissenschaftlicher Art. Die tiefe Meinungsverschiedenheit, die zwischen Professor Wiedenfeld und mir besteht, bezieht sich in erster Linie auf die Methoden seines Arbeitens. Den Bau, welchen er aufgeführt hat, halte ich für unbewohnbar, nicht weil seine Ausstattung und Verwendung nicht meinem Geschmack und meinem Wunsch entspricht, sondern weil er auf nachweisbar brüchigen Unterlagen aufgerichtet ist.

Politik hat mit meinen Darlegungen, obwohl ich natürlich auch politische Ansichten und Wünsche habe, nur insofern etwas zu tun, als ich glaube, daß die Wissenschaft ihrer Verantwortung um so ernster sich bewußt sein muß, je mehr ihre Darlegungen auch für wichtige Entschließungen der Politik mit in Betracht kommen können. Soll sie stets, eingedenk ihrer Würde, die „Richtigkeit" vor die „Fixigkeit" stellen, so ganz besonders, wenn es um Lebensfragen des Volkes sich handelt.

[3] Es ist allerdings durch das belgische Gesetz vom 5. Juni 1839 (Art. 1) bereits bestimmt worden, daß der von Holland erhobene Scheldezoll (von 2,40 Fr. beim

Eingang und 0,80 Fr. beim Ausgang für jede Schiffstonne) durch die belgische Regierung an die Schiffe aller Nationen, einschließlich Hollands, für das ursprünglich in der Vorlage eine Ausnahme vorgesehen war, zurückgezahlt werden sollte. Diese nur auf Zeit vorgesehene Rückzahlung ist dann in den Handelsverträgen Belgiens als Zugeständnis verwendet und so verlängert worden. Sie war aber durchaus keine Beseitigung des Scheldezolls, sondern nur eine andere Einkleidung und bessere Verteilung desselben. Denn die belgische Regierung suchte die erheblichen Kosten, die ihr durch diese Maßnahme erwuchsen, dadurch vom Handelsstande wieder einzubringen, daß sie „trois centimes additionnels sur les droits de douane, de transit et de tonnage" erhob. Darum hatte auch das Ausland noch ein Interesse, 1863 zu der an Holland gezahlten Ablösungssumme von 36 Mill. Fr. in erheblichem Maße beizutragen. Es hat nicht weniger als 23 Mill. Fr. aufgebracht. Auch die deutschen Hafenstädte waren an dieser Summe beteiligt, und zwar Hamburg mit 667 680 Fr., Bremen mit 190 320 Fr. und Lübeck mit 25 680 Fr. Zur Deckung dieser Beträge gaben sie, nach dem Vorbild der 1859 erfolgten Veräußerung des Londoner Stahlhofs, die alte hanseatische Niederlassung in Antwerpen, die 1564 errichtet worden war, an den belgischen Staat zurück.

Diese volle Beseitigung des Scheldezolls bedeutete auch darum für die Entwicklung Antwerpens einen neuen Abschnitt, weil sie auch sonst eine beträchtliche Verbilligung mit sich brachte. In Verbindung mit ihr verpflich-

tete sich nämlich Belgien zu bedeutenden Ermäßigungen. Es hob insbesondere das bisherige Tonnengeld auf und veranlaßte die Stadt, ihre Hafenabgaben erheblich herabzusetzen.

So kann man von der Beseitigung des Scheldezolls, trotz seiner früheren Zurückzahlung durch die belgische Regierung, den Beginn der neuzeitlichen Entwicklung Antwerpens datieren.

Vgl. für weitere Einzelheiten Guillaume, L'Escaut depuis 1830. Brüssel. 1903 I. S. 157. 181.

4 Der durchschnittliche Jahresverkehr ankommender Schiffe betrug

in Antwerpen 1850—1859 . . 367 487 Reg.-T.
„ Hamburg 1851—1860 . . 756 099 „

1864—1874 war der Schiffsverkehr in Registertonnen der ankommenden Schiffe in

	1864	1874	Zunahme
Antwerpen . .	698 839	2 134 162	205 %
Hamburg . . .	1 048 296	2 094 102	100 %
Rotterdam . .	745 000*	1 392 688	87 %
Havre** . . .	946 119	1 708 947	80 %
London . . .	3 359 782	4 763 002	42 %
Liverpool . . .	2 698 522	4 352 816	61 %

* Diese Zahl beruht zum Teil auf Schätzung.
** Die Zahlen für Havre schließen die Küstenschiffahrt ein.

Vgl. Anvers, Port de Mer. Brüssel 1898. S. 298 ff., sowie Appendice, S. 70 ff.

1870—1912 sind angekommen und abgegangen im Auslandsverkehr in 1000 Netto-Registertonnen:

	1870	1900	1912	Zunahme 1900 – 1912
Neuyork . . .	—	16 797	28 835	12 038
Hamburg . .	3 200	14 726	24 942	10 216
Antwerpen . .	2 282	11 629	23 907	**12 378**
Rotterdam . .	2 096	11 721	23 176	11 455
London . . .	7 116	16 701	23 050	6 649
Liverpool . .	6 773	11 668	20 818	9 150

Die Ziffern für 1870 — für Hamburg ist des Krieges wegen die für 1869 eingesetzt worden — sind nur annähernd vergleichbar.

Dagegen können die dem Statistischen Jahrbuch des Deutschen Reiches entnommenen Zahlen, welche die für England beträchtlich ins Gewicht fallende Küstenschiffahrt ausschließen, als vergleichbar betrachtet werden. Das gilt insbesondere von den Antwerpener Ziffern, da sie mit Rücksicht auf die Besonderheit der belgischen Schiffsvermessung nach der im Statistischen Jahrbuch gegebenen Weisung um 13 % gekürzt worden sind.

Die Tabelle ist mit dem Jahre 1912 abgeschlossen worden, da die Entwicklung im Jahre 1913 durch den belgischen Generalstreik gehemmt worden ist.

Trotzdem setzt Wiedenfeld in seinem Aufsatze „Deutschlands Seeinteressen mit besonderer Berücksichtigung von Antwerpen" S. 71, Z. 24 ff. für Antwerpen die Zahlen von 1913 ein und gibt hier als eingehenden Schiffsverkehr nur 9 Mill. Reg.-T. an, während 1912 bereits 12 Mill. Reg.-T. erreicht waren. Natürlich kommt er auf dieser unrichtigen Grundlage zu völlig

falschen Schlüssen. Während tatsächlich Antwerpen in seinem Schiffsverkehr von allen Welthäfen im 20. Jahrhundert die höchste Entwicklung aufzuweisen hat, stellt Wiedenfeld es in dieser Beziehung hinter Hamburg, Rotterdam, Liverpool, Bremen und Amsterdam!

[5] Stubmann, der Geschäftsführer des Vereins deutscher Reedereien, sagt über diese heute mit besonderer Vorliebe betonten Antwerpener Doppelzählungen in seinem Aufsatz „Hamburg, Rotterdam und Antwerpen im 19. und 20. Jahrhundert" in der Marine-Rundschau, Juni 1912, S. 762:

„Zur Abschwächung der Antwerpener Zahlen wird des öfteren darauf verwiesen, daß sie künstlich dadurch vergrößert werden, daß viele von Hamburg ausgehende Linien ihre Dampfer Antwerpen sowohl auf der Ausreise als auch auf der Rückreise anlaufen lassen; die Folge davon sei, daß diese Schiffe auf einer Reise in Hamburg nur einmal, in Antwerpen dagegen zweimal eingehend statistisch mit ihrer Nettotonnage erfaßt würden. Die Tatsache als solche ist richtig; sie darf aber nicht überschätzt werden. Ich habe versucht, bei den in Frage kommenden Hamburger Reedereien die Häufigkeit solcher Fälle festzustellen, und es hat sich dabei ergeben, daß diese wesentlich geringer ist, als man annehmen könnte. Ich schätze diese ‚künstliche' Vergrößerung der Antwerpener Zahlen innerhalb eines Jahres auf nicht mehr als 300 000 Nettotonnen, eine Summe, die angesichts der obigen Ziffern (nämlich eines ein-

gehenden Schiffsverkehrs in Antwerpen in Höhe von 11 044 668 Netto-Reg.-T. in 1910) nur sehr geringe Bedeutung hat."

Jedenfalls muß neben den Doppelzählungen, welche auch bei Rotterdam, wenn auch in geringerem Maße als bei Antwerpen, eine Rolle spielen, in Betracht gezogen werden, daß dieselben Zahlen in der Schiffahrtsstatistik mehrerer Häfen darum etwas ganz Verschiedenes bedeuten können, weil stets der volle Raumgehalt des Schiffes in Rechnung gesetzt wird, ob es wenig oder viel gelöscht und geladen hat. Das fällt zuungunsten Antwerpens in die Wagschale. Denn erstens spielen Ballastschiffe im Gesamtverkehr Rotterdams eine größere Rolle als in dem Antwerpens, und zweitens sind die Dampfer der Linienschiffahrt an der Maas regelmäßig zu größerer Bescheidenheit als an der Schelde genötigt; nehmen doch z. B. unsere ostasiatischen Reichspostdampfer in Antwerpen fast 20 mal soviel Ladung ein wie in Rotterdam, aber trotzdem prangen sie in der Schiffahrtsstatistik beider Häfen mit denselben Zahlen.

[6] Der Gesamtgüterverkehr zur See läßt sich — was zunächst das *Gewicht* anlangt — bei Hamburg und Antwerpen sehr gut miteinander vergleichen. Er betrug nach Stubmann (a. O. S. 763), unter Hinzufügung der Zahlen für 1912:

	Hamburg	Antwerpen
1890	7 599 000 t = 100	4 707 000 t = 100
1900	14 432 000 t = 190	7 892 000 t = 168

	Hamburg	Antwerpen
1910	22 109 000 t = 291	16 217 000 t = 345
1912	24 757 000 t = 325	18 157 000 t = 386

Bei Rotterdam wird die Seeausfuhr aus der gesamten Ausfuhr neuerdings ausgesondert; bei der Einfuhr findet jedoch eine solche Ausscheidung des Seeverkehrs nur bei zollfreien Gütern statt, während bei den mit Einfuhrzoll belasteten zu den Einfuhren zur See auch die auf den Flüssen und mit den Eisenbahnen hinzugezählt werden. Mit diesem den Vergleich störenden Bestandteil belief sich der Gesamtverkehr des holländischen Hafens auf 26 839 000 t.

Nach dem Werte der Güter betragen die Einfuhr und Ausfuhr im Seeverkehr 1912 in den fünf größten Welthäfen in abgerundeten Beträgen:

Hamburg	8240	Mill.	Mk.
London	7860	„	„
Liverpool	7650	„	„
Neuyork	7410	„	„
Antwerpen . . .	5090	„	„

Die Zahlen sind für Hamburg und Antwerpen den amtlichen Veröffentlichungen, für England und die Vereinigten Staaten Peters, Mouvement des Ports, Antwerpen 1914 entnommen. Wieweit sie genau vergleichbar sind, hat sich nicht feststellen lassen.

Für Rotterdam wird der Wert der geladenen und gelöschten Güter nicht festgestellt, doch dürfte sich aus den

Darlegungen im dritten Kapitel der Schluß ergeben, daß er hinter dem von Antwerpen zurückbleibt.

[7] Wiedenfeld erblickt in seiner Broschüre „Antwerpen im Weltverkehr und Welthandel" die Grundlage von Antwerpens Weltstellung und Bedeutung für Deutschland vor allem im Werke der Menschen:

1. Zunächst spricht er allerdings von den Binnenwasserstraßen. Er meint (S. 11, Z. 32 ff.), daß „der Rhein schwerlich für den Seehafen der Scheldemündung die das Ganze entscheidend tragende Stütze abgibt", sieht aber (S. 11, Z. 39 ff.) „die maßgebliche Unterlage für Antwerpens Weltstellung" in der belgischen Binnenschiffahrt, also vor allem in den kleinen belgischen Kanälen, von denen er später (S. 31, Z. 33 ff.) ganz richtig ausführt, daß ihre „Transportkosten offenbar nicht niedrig genug sind, den Vorsprung auszugleichen, den gerade bei den verhältnismäßig geringen Entfernungen die belgischen Eisenbahnen aus der größeren Schnelligkeit und aus der Vermeidung von Umladungen besitzen".

2. Für wichtiger hält Wiedenfeld die Eisenbahntarifpolitik. Er sagt (S. 12, Z. 15 ff.): „Allerdings ist dieser Binnenschiffahrtsverkehr in Antwerpen nicht von allein entscheidender Bedeutung; die Eisenbahnen ... sind für die Zufuhr und Abfuhr erheblich wichtiger", und faßt seine Ausführungen (S. 33, Z. 28 ff.) in die Worte zusammen: „Wenn

Antwerpen für die Ausfuhr eine so starke Anziehungskraft über Belgien hinaus ausübt, seine Eisenbahntarifpolitik ist eine der wichtigsten Unterlagen".

3. Am wichtigsten erscheint Wiedenfeld aber Antwerpens Eigenhandel. Er sagt z. B. (S. 24, Z. 12 ff.): „Und doch darf man... weder den Rhein noch die Eisenbahntarife als die eigentlich entscheidende Grundlage der Antwerpener Beziehungen zu Deutschland bezeichnen. Die Transportgelegenheiten sind nur das Mittel, dessen sich der Eigenhandel bedient, von seiner Basis aus nach Deutschland überzugreifen."

Die Hauptaufgabe dieser Schrift ist es, zu zeigen, daß Antwerpens besondere Bedeutung doch noch aus tieferen Wurzeln erwächst, als aus dem Eigenhandel, der Eisenbahntarifpolitik und den Kanälen. Die wirklich entscheidenden Grundlagen in ihrer Eigenart herauszuarbeiten, zu erklären und zu würdigen, ist die Aufgabe der Wissenschaft. Ihre Lösung soll hier versucht werden.

[8] Daß in einer Zeit größter technischer Neuerungen auf seiten der Techniker die Ansicht entstehen konnte, daß „im modernen Weltverkehr der Transportmöglichkeit der tatsächliche Verkehr alsbald zu folgen pflegt", ist begreiflich. Aber ein Volkswirt sollte diesen Glaubenssatz eines technischen Zeitalters nicht wiederholen, wie Wiedenfeld es in seiner Broschüre (S. 6, Z. 20 f.) getan hat. Für einen Volkswirt ist die einfache technische

Transportmöglichkeit nichts als die Grundlage, die gegeben sein muß, damit die aufbauenden Kräfte des Wirtschaftslebens sich frei entfalten können. Wo sie fehlen, nützt auch nichts die großartigste Transportmöglichkeit. Die Geschichte des Verkehrs ist so reich an Beweisen für diese Selbstverständlichkeit, daß es nicht nötig ist, sie hier zusammenzustellen. Aus der unmittelbaren Umgegend von Antwerpen kann Seebrügge als ein Beispiel angeführt werden. Vgl. auch Anm. 12.

[9] Diese Nachfrage nach Schiffsraum ist das Entscheidende. Weil sie in Antwerpen in so besonders starkem Maße vorhanden ist, laufen dort so viele Schiffe an, und solange sie besteht, wird sie sich auch immer ein entsprechendes Angebot an Schiffsraum zu schaffen wissen. Wird es nicht mehr von deutscher Seite dargeboten, so bereitwilligst von anderer, insbesondere englischer Seite.

Wenn man daher sagt, daß so viele Ausfuhrgüter den Weg über Antwerpen einschlagen, weil dort besonders viele und gute Seeverbindungen sich bieten, so geht man dem Problem nicht auf den Grund. Das geschieht manchmal in Reederkreisen. Man geht in seinen Gedanken aus von den Schiffen. Sie sind beweglich, können auch einen anderen Hafen aufsuchen, und wenn sie es wirklich sind, welche die Ausfuhrwaren herbeiziehen, dann müssen sie diese auch zum anderen Hafen nach sich ziehen. Das ist ein Trugschluß.

Denn die Seeschiffe laufen nicht zu ihrem Vergnügen Antwerpen an. Sie tun das vielmehr nur, weil dort eine

so große Nachfrage nach ihnen ist. Es handelt sich deshalb in Wahrheit allein darum, wie weit diese Nachfrage sich verpflanzen läßt. Über diese entscheidende Grundfrage wird regelmäßig als etwas Nebensächliches mit wenig nichtssagenden Worten eilig hinweggegangen. Tatsächlich kommt es allein auf sie an.

Soweit diese Nachfrage belgischer Herkunft ist, wurzelt sie fest im Boden. Ihre Verpflanzung ist bis auf Kleinigkeiten nicht möglich. Wie es undenkbar ist, daß die belgische Ausfuhr zu einem erheblichen Teile über einen holländischen, noch dazu ungünstiger gelegenen Seehafen gelenkt wird, so ist auch, wie in Anmerkung 12 dargelegt wird, eine Ableitung über Dünkirchen und Havre nicht möglich.

Ähnliches gilt von der französischen Nachfrage. Denn Frankreich hat bereits die äußersten Anstrengungen zugunsten seiner eigenen Häfen gemacht; es ist nicht wahrscheinlich, daß es nach dem Kriege die Kraft haben wird, sie nennenswert zu steigern. Will es mit vielen Waren auf dem Weltmarkt sich behaupten, kann es den wichtigen Zugang, den Antwerpen ihm bietet, nicht ganz entbehren.

Diese belgischen und französischen Frachtmengen sind aber vielfach von entscheidender Bedeutung für die deutschen Dampfer. Im Verkehr mit einem besonders wichtigen Gebiet, für das Antwerpen mehr Ladung bietet als Hamburg und Bremen zusammen, haben sie in den vier Jahren 1910—1913, wie ich genau feststellen konnte, 20 % mehr Frachttons aus Belgien als aus Deutsch-

land in Antwerpen eingenommen, und wenn zur belgischen Fracht auch noch die französische hinzugerechnet wird, so steigert sich das Übergewicht dieser wurzelständigen Antwerpener Nachfrage nach Schiffsraum auf 43 %. Das ist vielleicht ein äußerster Fall. Aber wenn auch nicht überall entsprechende Berechnungen sich durchführen ließen, wird doch im allgemeinen als richtig angenommen werden können, daß die belgisch-französische Fracht für die deutschen Dampfer in Antwerpen eine nicht viel geringere Rolle als die deutsche Fracht gespielt hat. 40 bis 50 % der eingenommenen Güter, die oft hinter der Gesamtmenge aus den Heimathäfen wenig zurückbleiben, dürften auf sie entfallen.

Aber auch die deutsche Fracht ist nicht so beweglich, wie leichthin angenommen wird. Man übersieht, daß es, wie in Frankreich, auch in Holland schon bisher an Anstrengungen nicht gefehlt hat, diesen deutschen Verkehr von Antwerpen zu sich herüberzuziehen. Eisenbahntarifarisch war schon bisher nicht Antwerpen, sondern Rotterdam bevorzugt (vgl. Anm. 40). Holland kann kaum noch weiter gehen, und für Deutschland ist jede weitere Unterstützung ausgeschlossen, da sie vor allem auf Kosten von Bremen und Hamburg erfolgen würde. Bisher aber hat Rotterdam trotz aller holländischen Bemühungen an Anziehungskraft für die deutsche Ausfuhr wenig gewonnen. Aus freien Stücken wird es überhaupt nur wenig von unseren großen Reedereien aufgesucht. Die deutsche Ost-Afrika-Linie hat es bei der Ausreise wieder aufgegeben. Die deutsche Reichspostdampferlinie nach Ost-

asien hat es seit 1900 nur in ihren Fahrplan aufgenommen, weil die Reichsregierung bei Erneuerung des Subventionsvertrages es verlangte. Sie hat keine Freude daran gehabt. Im ganzen Jahr sind in Rotterdam noch nicht 4000 Frachttons eingenommen worden. Wenn er nur nach eigenem Interesse handeln könnte, würde der Norddeutsche Lloyd kaum zögern, Rotterdam wieder aufzugeben.

Darum ist es nicht richtig, wenn in einem während des Druckes dieser Arbeit in den Mitteilungen der Volkswirtschaftlichen Gesellschaft in Belgien vom 2. März 1916 erschienenen anonymen Artikel, welcher den Wiedenfeldschen Standpunkt unter Verwertung vieler von mir mündlich erhobenen Einwendungen besonders geschickt, aber auch besonders einseitig vertritt, gesagt wird: „dieser deutsche Verkehr ist in keiner Weise an Antwerpen gebunden", und dann kurzweg behauptet wird: „Bei einer Abwanderung der deutschen Reedereien von Antwerpen nach Rotterdam würde dieser Verkehr in seiner Gesamtheit folgen, besonders da ohnedies der Inlandtransport für einen sehr großen Teil dieser Güter billiger über Rotterdam zu leiten ist; für den Ausfall an belgischer und französischer Ladung würden sich die Reedereien zum größten Teil an der deutschen Ladung, die in Antwerpen bisher mit fremden Dampfern verladen wurde, schadlos halten können." Das würde in seinem ersten Teil höchstens zutreffen, wenn die deutschen Dampferlinien ohne jeden Ersatz in Antwerpen fortfielen. Das ist aber undenkbar. Die große belgisch-französische

Ausfuhrindustrie verlangt aufs dringendste einen Ersatz, und die Engländer werden aufs freudigste bereit sein, ihn zu schaffen. Es würde daher mit der Abwanderung ein sehr gesteigerter Wettbewerb den deutschen Reedereien entstehen, und er würde jetzt in den belgisch-französischen Gütern in Antwerpen die feste Stütze finden, deren sich bisher die Deutschen erfreuten. Das „Schadloshalten" ist ferner nur möglich, soweit es sich um deutsche Güter handelt, welche mit den deutschen Liniendampfern verfrachtet werden möchten und nicht verfrachtet werden können. An solchen Gütern hat es in Antwerpen nicht gefehlt. Haben in Rotterdam die Schiffahrtsverbände für die Frachtbeschaffung besondere Vergünstigungen gewähren müssen, so haben in Antwerpen vielfach nicht alle Güter mitgenommen werden können. Aber das ist natürlich nur ein kleiner Teil der auf fremden Dampfern verladenen deutschen Güter. Der weitaus größere Teil ist verfrachtet worden zu besonders niedrigen Sätzen, welche die großen Reedereien nicht bewilligen zu können glaubten. Nur wenn man diesen Gütern mindestens dieselben Vorteile wie bisher in Antwerpen einräumt, können sie zur Schadloshaltung in Betracht kommen. Immer ist das Ergebnis ein Schaden auf deutscher Seite, der bald mehr in höheren Frachtsätzen für die Verlader, bald mehr in verringerten Einnahmen für die Reedereien hervortritt.

[10] Über den Hafen von Antwerpen liegen zwei umfassende Werke vor:

Anvers, Port de Mer. Description du port et des établissements maritimes d'Anvers, d'après les documents les plus récents. Brüssel 1898. 2. édition, augmentée d'un appendice, 1905. Diese Schrift ist in erster Linie eine Beschreibung der technischen Einrichtungen des Antwerpener Hafens.

Die Verkehrswirtschaft des Antwerpener Hafens. Eine zusammenfassende Studie von Dr. Paul Ehlers, H. Bultmann, C. Campbell und A. Dubbers. Hamburg-Bremen 1915. Diese Schrift ist eine sehr wertvolle Arbeit und insbesondere Materialsammlung über alles, was in Antwerpen für den Reeder von Bedeutung ist.

Über die Pläne, den Antwerpener Hafen weiter auszubauen, geben die Annales des travaux publics de Belgique Auskunft. Es seien besonders hervorgehoben:

Royers und De Winter, Les établissements maritimes de la ville d'Anvers et leurs diverses extensions. August 1914.

Extension des installations maritimes au nord d'Anvers. Juni 1905.

Eine Sammlung der auf den Antwerpener Hafen bezüglichen wichtigsten Gesetze und Vorschriften ist enthalten in der Druckschrift „Zusammenstellung der Hauptbestimmungen für den Hafenverkehr zum Gebrauch der Schiffskapitäne". Antwerpen 1910.

Für die nautischen Mitteilungen im Text bin ich Herrn Oberbaurat Loewer in Antwerpen zu Dank verpflichtet.

[11] Um den lähmenden Einfluß dieser Gegensätze und Kompetenzkonflikte zu mindern, hat der Präsident der Antwerpener Handelskammer, Corty, am 9. Dezember 1913 vorgeschlagen, die Verwaltung des Antwerpener Hafens einer neutralen Körperschaft zu übertragen, welche sich aus 29 Mitgliedern zusammensetzen sollte, und zwar je 9 Vertretern des Staates, der Stadt und der Kaufmannschaft, sowie 2 der Provinzialverwaltung. Ein tatsächlicher Fortschritt ist dann unter der deutschen Verwaltung erzielt worden, indem Antwerpen und seine Nachbargemeinden — ähnlich wie sich die bisher getrennten Gemeinden Brüssels zu dem Verband von Groß-Brüssel zusammengeschlossen haben — in einer „Commission intercommunale" ein neues Verwaltungsorgan geschaffen haben.

[12] Wiedenfeld behauptet dies in einer von ihm versandten Druckschrift (S. 2, Z. 17 ff.) und betont kurz darauf nochmals, daß es „ein Leichtes" sei, nicht nur den französischen, sondern auch den ganzen belgischen Verkehr von Antwerpen „auf das Ziel Dünkirchen-Havre umzudirigieren". Dadurch könne „die Befriedigung der belgischen Bedürfnisse dem Scheldehafen entzogen werden!" (S. 3, Z. 1.)

Da Wiedenfeld das zweitemal Ostende nicht mehr erwähnt, scheint er selbst daran zu zweifeln, ob dieser belgische Platz Antwerpen wird ersetzen können. Schon die nautischen Verhältnisse dürften das völlig unmöglich machen. Aber auch wirtschaftlich hat der Gedanke etwas

Überraschendes. Ostende ist bisher kaum etwas anderes als ein Platz der Küstenschiffahrt. Denn daß die Hafenstädte, deren Verkehr es dient, nicht territorial zusammenhängen, sondern durch einen Meeresarm voneinander getrennt sind, beseitigt wirtschaftlich nicht den Charakter des Nachbarschaftsverkehrs, der deutlich in der Durchschnittsgröße der dort verkehrenden Schiffe, die 1912 nur 634 gegen 1973 Reg.-T. in Antwerpen betrug, zum Ausdruck kommt. Ostende dient dem Verkehr mit England, und zwar einerseits dem für die belgischen Eisenbahnen wichtigen Personenverkehr, und andererseits der Versorgung des englischen Marktes mit den leicht verderblichen Erzeugnissen der west- und ostflandrischen Landwirtschaft. Beide Zwecke erfordern viele regelmäßige Fahrten. Da der Personenverkehr in scharfem Wettbewerb im Westen mit dem nahen Calais und im Osten mit Vlissingen und Hoek van Holland steht, hat der Staat diesen Verkehr selbst organisiert und zugleich auch für den Ostender Hafen — neben 13½ Mill. Fr. städtischen Aufwendungen — 48 Mill. Fr. bis 1912 ausgegeben. Aus diesem regelmäßigen Nachbarschaftsverkehr erklären sich die großen und gleichmäßigen Ziffern des Ostender Schiffahrtsverkehrs. Beliefen sich die Eingänge 1900 auf 1 112 887 Reg.-T., so 1912 auf 1 105 709 Reg.-T. Besser wird die Lage auch hier durch die Güterstatistik gekennzeichnet, welche für 1912 eine Ausfuhr von nicht mehr als 47 337 t, überwiegend Nahrungsmittel für den Londoner Markt, und eine Einfuhr von 326 204 t aufweist, die zu mehr als zwei Dritteln

aus Holz und Kohle besteht. In der überseeischen Fahrt, auf die es hier allein ankommt, spielt Ostende keine Rolle. Für sie ist der Hafen nicht eingerichtet und aller Wahrscheinlichkeit nach überhaupt nicht einzurichten, auch nicht mit Aufwendungen, die weit über die in Antwerpen gemachten hinausgehen. Ob unter diesen Umständen Belgien wirklich „leicht die Mittel finden kann", Antwerpen durch Ostende lahmzulegen?

Auch der Gedanke, daß die genannten beiden französischen Häfen Antwerpen ersetzen können, ist sachlich sehr schwach begründet. Gerade Havre und Dünkirchen erfreuten sich bisher bereits weitgehendster Unterstützung. Kein Staat ist bekanntlich in seiner Schiffahrtspolitik so weit gegangen wie Frankreich, und vor allem zugunsten der genannten beiden Nordhäfen ist die „surtaxe d'entrepôt", der hohe Zollzuschlag für alle Waren, die nicht auf direkter Fahrt nach Frankreich gebracht werden, eingeführt worden. Auch die französischen Eisenbahnen, zumal seitdem sie verstaatlicht sind, haben es an einer Tarifpolitik zugunsten der französischen Häfen nicht fehlen lassen. Viel mehr kann man nicht tun. Und doch war der Erfolg nur mäßig. Selbst Paris hat, trotz aller Begünstigungen des nahen Seinehafens, einen wertvollen Teil seiner Ausfuhr, z. B. nach Südamerika, über Antwerpen leiten müssen.

Was Havre im besonderen anlangt, so ist es von Belgien nahezu so weit entfernt wie Bremen, und es steht zu Land mit ihm in keiner besseren Wasserverbindung als der Weserhafen. Bei solchen Entfernungen konnte

von einem Wettbewerb überhaupt erst sehr tief im Hinterlande die Rede sein. Eigentlich wird erst in der Schweiz Havre zur Konkurrentin für Antwerpen. Im Verkehr mit Basel finden sich eine Reihe Tarifbegünstigungen, welche Havre auf Kosten des Scheldehafens zugute kommen, so bei der Ausfuhr für kondensierte Milch, Käse und Gewebe, bei der Einfuhr von Kokos- und Palmöl, Kaffee, Reis, sowie Häuten und Fellen. Im allgemeinen wird Havre überhaupt nicht zu den Wettbewerbshäfen Antwerpens gezählt. Leener (La politique des transports en Belgique. Brüssel 1913, S. 259) z. B. nennt als solche nur Rotterdam, Bremen und Dünkirchen. Der belgische Ein- und Ausfuhrverkehr läßt sich jedenfalls auf dem weiteren und kostspieligeren Weg über Havre nur unter schwerster Schädigung der belgischen Industrie leiten, und „ein Leichtes" wird auch das nicht sein.

Etwas anders scheinen endlich die Verhältnisse bei Dünkirchen zu liegen, aber auch nur auf den ersten Blick. Die Gesamtzahlen täuschen auch hier. Bezeichnend für die wirkliche Lage, was zunächst den Schiffahrtsverkehr anlangt, ist die Tatsache, daß 1913 von den im ganzen ausfahrenden 1412 Schiffen mit 1 984 627 Reg.-T. nicht weniger als 1004 mit 1 264 649 Reg.-T. England zum Ziel hatten. Wird von Europa und von den französischen Kolonien abgesehen, so hatte Dünkirchen im genannten Jahr überhaupt nur 71 ausgehende Schiffe mit 249 636 Reg.-T. aufzuweisen. Und davon entfielen 37 mit 144 226 Reg.-T. auf das Wolle liefernde Argentinien. Das ist sicherlich nicht ein entwicklungsfähiger

Keim für einen Welthafen. Die Güterstatistik verstärkt diese Ansicht. 1912 betrug die ganze Ausfuhr nur 636 038 t, wovon 156 111 t auf Kohlen, Koks und Briketts, und zwar überwiegend Bunkerkohlen, entfielen. Zieht man aber den Frankreich vorbehaltenen Verkehr mit den französischen Kolonien ab, so verbleiben einschließlich Kohlen nur 353 550 t. Dank der scharfen Maßnahme der „surtaxe d'entrepôt" ist die Einfuhr zwar etwas beträchtlicher. Die Rohstoffversorgung der großen französischen Textilindustrie im nächsten Hinterland ist Dünkirchen schwer zu entreißen. Trotzdem ist ein deutlicher Rückgang zu verzeichnen. Antwerpens alter Wettbewerb in der Wolleinfuhr und Gents neuer in der Flachseinfuhr machen sich stark geltend. In den beiden Jahren 1911/12 und 1912/13 hat Dünkirchen die niedrigsten Wolleinfuhrziffern seit 1894/95, mit alleiniger Ausnahme von 1905/06, zu verzeichnen, und der Handelskammerbericht Dünkirchens für 1911 (S. 15) beklagt „la diminution constante des importations de lins". Im ganzen zeigt dieser nordöstlichste Grenzhafen Frankreichs Zeichen einer Stagnation. In den letzten beiden Jahren sind weniger Seeschiffe dort eingelaufen als je in einem Jahr im letzten halben Jahrhundert. Aus einem solchen Platz läßt sich kein Welthafen machen.

Außerdem zeigt die Erfahrung immer wieder, daß der Weltverkehr sehr wählerisch ist. Er hat wenig Sinn für Abwechslung. Er zeigt vielmehr auch in zunehmendem Maße die Konzentrationstendenz, die durch unser ganzes Wirtschaftsleben heute hindurchzieht. Immer enger

wird der Kreis der eigentlichen Welthäfen. In ihn neu aufgenommen zu werden, ist nicht „ein Leichtes".

Fällt aber diese Ersatzmöglichkeit fort, so verliert die Argumentation von Wiedenfeld in seiner so viel versandten Druckschrift „eine das Ganze entscheidend tragende Stütze".

13 Vgl. die ungefähr gleichzeitig erscheinende Schrift des Verfassers „Belgiens Stellung in der Weltwirtschaft" in der von S. Hirzel herausgegebenen Sammlung „Zwischen Krieg und Frieden".

14 In diesem Verselbständigungskampf England gegenüber hat Antwerpen erhebliche Erfolge aufzuweisen. Der Anteil der deutschen Flagge an Antwerpens Verkehr ist beständig gewachsen. Während die englische Flagge sich 1890—1912 von 2 566 000 Reg.-T. auf 6 269 000 Reg.-T. oder auf 242 % gehoben hat, ist gleichzeitig die deutsche von 778 000 Reg.-T. auf 4 150 000 Reg.-T. oder auf 534 % gestiegen. Aber diese Statistik gibt nur ein sehr unvollkommenes Bild von der deutschen und englischen Frachtleistung. Es ist schon kennzeichnend, daß 1912 die ausfahrenden Schiffe unter deutscher Flagge eine Durchschnittsgröße von 2561 Reg.-T. und unter englischer Flagge eine solche von 1852 Reg.-T. hatten und auf deutscher Seite unter 1620 nur 99 oder 6 %, auf englischer unter 3383 dagegen 799, oder fast 24 % Ballastschiffe aufwiesen. Könnte man aber — ähnlich wie bei den Eisenbahnen — die gesamte Transport-

leistung nach Gewicht und Entfernung in Tonnenmeilen berechnen, so würde wahrscheinlich, da die englischen Schiffe im Nahverkehr so stark beschäftigt sind, der Unterschied zwischen der englischen und der deutschen Flagge schwinden, vielleicht sogar sich ins Gegenteil wandeln. Jedenfalls behauptet England nur mit wachsenden Schwierigkeiten seinen Stand. 1913 hat sich sogar gegenüber dem Vorjahre die deutsche Schiffahrt in der Zahl von 1627 auf 1705 und im Raumgehalt von 4,15 Mill. Reg.-T. auf 4,51 Mill. Reg.-T. — mehr als alle anderen Flaggen — gehoben, während die englische Flagge gleichzeitig von 3394 auf 3352 Schiffe und von 6,26 Mill. Reg.-T. auf 6,17 Mill. Reg.-T. herabgesunken ist. Von keinem anderen Platze der Erde aus läßt sich die englische Seeschiffahrt so wirksam bekämpfen, wie von diesem westlichsten der großen Festlandshäfen von Nordeuropa.

[15] Diese Hinterlandsentfernungen spiegeln sich in den Frachtsätzen des Klassentarifs.

Nach sachverständigen Berechnungen ist Rotterdam allerdings in Dortmund in allen Tarifklassen etwas billiger als Antwerpen, aber in den Wagenladungsklassen doch nur um 2—7 Pfg. die Tonne für die ganze Strecke.

In Essen beschränkt sich der Vorsprung Rotterdams, abgesehen von Eilgut, schon auf 1 Pfg. für die Tonne im Spezialtarif II und 4 Pfg. für die Tonne im Spezialtarif III; sonst ist Antwerpen überall billiger.

In Mannheim wie in Koblenz hat in allen Tarif-

klassen, bis auf Eilgut, Antwerpen den Vorzug größerer Billigkeit, und auch in Köln ist noch dasselbe der Fall mit einziger Ausnahme von Spezialtarif III, in dem Rotterdam einen Vorteil von einem Pfennig für die Tonne aufzuweisen hat.

Der Wettbewerb zwischen Antwerpen und den deutschen Häfen macht sich natürlich am stärksten in den Industriegebieten an der Peripherie des Antwerpener Hinterlandes geltend, also in Thüringen, Nordostbayern und Sachsen.

[16] Wiedenfeld hat durch den im Text zitierten Satz aus seiner Broschüre (S. 12, Z. 22) nicht nur die Bedeutung des belgischen Durchfuhrhandels unrichtig gekennzeichnet, sondern sich durch diesen wesentlichen Irrtum verleiten lassen, dem ganzen großen wichtigen Durchfuhrhandel durch Belgien, der zum weitaus größten Teil auf Deutschland entfällt und weit überwiegend von Antwerpen vermittelt wird, in einer Schrift, die über Antwerpens Bedeutung im ganzen und insbesondere für Deutschland aufklären will, nur einen Nebensatz zu widmen! Dadurch ist er in seiner ganzen Auffassung irregeführt worden. Er hat zwar gemeint, als er in einem Vortrag diesen Irrtum zugab, er wiege nicht schwer, da er sich ja nur auf einen Nebensatz seiner Schrift beziehe. Tatsächlich ist diese Verweisung des ganzen für Deutschland so wichtigen Zwischenhandels Belgiens auf einen Nebensatz noch weit kennzeichnender und verhängnisvoller als der Irrtum selbst. Vgl. De Lannoy, La Bel-

gique, pays de transit in der Revue économique internationale. 1911 S. 248—273, sowie Julin, Le commerce extérieur de la Belgique in den Etudes sur la Belgique. Brüssel 1913 IV. 1. S. 11—17.

Dubois und Theunissen, a. O. S. 34 kommen für das Jahr 1903 zu dem Ergebnis: la part du transit dans le trafic général du port d'Anvers est au minimum de 51 % et au maximum de 68 %.

[17] Der Durchfuhrhandel kann stets von der Statistik nur unvollkommen festgestellt werden. Immer ist allein der unmittelbare, der einfach durch das Land hindurchzieht, zu erfassen. Alle Güter, welche in den Handel des Landes übergehen und zunächst auf Lager genommen werden, werden in der Statistik regelmäßig nicht zum Durchfuhrhandel gezählt, obwohl sie in Wirklichkeit zu ihm gehören.

In Belgien sind diese Mängel der Durchfuhrstatistik aus zwei Gründen besonders groß. Erstens handelt es sich um ein Land, das nicht zum Schutzzollsystem voll übergegangen ist, und daher besonders viele zollfreie Waren aufzuweisen hat, für welche im Spezialhandel weniger Förmlichkeiten zu erfüllen sind, als im Durchfuhrhandel allgemein vorgeschrieben sind. Daher werden in Belgien viele Güter, welche nicht für den belgischen Verbrauch, sondern für den Weiterversand bestimmt sind, einfach für die Einfuhr deklariert und daher von der Statistik nicht als Durchfuhr erfaßt.

Zweitens werden in Belgien nach ausdrücklicher Vor-

schrift Waren, welche deklariert werden, „en consommation par le commerce“ zum Spezialhandel gerechnet. Diese unklare Bestimmung hat zur Folge, daß fast alle Durchfuhrgüter, die an einen Kaufmann in Belgien versendet werden, in der Durchfuhrstatistik keinen Platz finden. Bei der großen Stellung, welche Antwerpen im Einfuhrhandel einnimmt, fällt das beträchtlich ins Gewicht.

Die somit besonders unvollständige belgische Durchfuhrstatistik kann berichtigt werden auf Grund eines Vergleiches mit den statistischen Aufzeichnungen der Herkunfts- und Bestimmungsländer der Durchfuhrgüter.

18 Dieser Satz kann als der Kern der ganzen Argumentation von Wiedenfeld in der von ihm versandten Druckschrift (S. 3, Z. 53 f.) bezeichnet werden. Da er auf einer Verwechslung beruht, verliert damit seine Darstellung eine weitere „das Ganze entscheidend tragende Stütze“.

19 Diese fast wörtlich meinem Vortrage entnommenen Ausführungen über die Tonnage-Bilanz hat Wiedenfeld in einem Gegenvortrag, auf den zu antworten mir — wie er wußte — nicht gestattet worden war, darum als unrichtig bezeichnet, weil ich übersehen hätte, daß die Dampfer, welche von Hamburg und Bremen aus Antwerpen anliefen, hier nicht mehr, wie in ihren Auslaufhäfen, über ihren vollen Tonnengehalt verfügen könnten, sondern bereits zu einem beträchtlichen Teil

beladen seien, und er hat mit diesem so sachverständig scheinenden Einwand — darum muß ich hier darauf eingehen — viele Zustimmung gefunden. Wiedenfeld verwechselt die Tonnage-Bilanz, welche nach meinen nachdrücklichen Darlegungen, wie auch nach dem bereits eingebürgerten Sprachgebrauch das Verhältnis der für die Einfuhr und für die Ausfuhr eines Hafens beanspruchten Tonnage bezeichnet, mit dem Verhältnis des Gesamttonnengehalts der eingehenden und ausgehenden Schiffe. Er muß demnach annehmen, daß die Schiffe bei der Einfahrt und bei der Ausfahrt in einen Hafen einen ganz verschiedenen Gesamttonnengehalt haben können. Da aber Seeschiffe heutzutage noch aus Eisen und Stahl und nicht aus Kautschuk gebaut werden, ist einstweilen ihr Gesamttonnengehalt, der überall allein von der Statistik erfaßt wird und erfaßt werden kann, bei der Einfahrt und der Ausfahrt der gleiche. Zwar kommen in jedem Hafen ganz kleine Abweichungen vor, aber sie beruhen nur auf technischen Unvollkommenheiten der statistischen Methode. Auch wenn ich nicht ausdrücklich die Zahlen der gelöschten und verladenen, der eingeführten und ausgeführten Gütermengen gegenübergestellt hätte, hätte ich vor der Unterstellung einer solchen merkwürdigen Ansicht geschützt sein müssen. Denn eine Tonnage-Bilanz in diesem von Wiedenfeld angenommenen Sinne ist reiner Unsinn.

[20] Vgl. den Vortrag des Verfassers auf der 55. Hauptversammlung des Vereins deutscher Ingenieure „Die

Stellung der deutschen Seeschiffahrt im Weltverkehr", abgedruckt in „Technik und Wirtschaft", 1914, Heft 7, sowie die Bonner Dissertation seines Schülers Erich Zimmermann „Die britische Kohlenausfuhr, ihre Geschichte, Organisation und Bedeutung", welche im „Glückauf" 1911, Nr. 29—33 erschienen ist.

[21] Die Besonderheit der „tramps affectés aux services réguliers", die jedem, der mit der Seeschiffahrt in Antwerpen zu tun hat, geläufig ist, ist zuerst dargestellt worden von Dubois und Theunissen, Anvers et la vie économique nationale. Löwen 1906, S. 21 bis 23, 29—31. Sie glauben berechnen zu können, daß von diesen Schiffen, die nicht mehr zur Trampschiffahrt und noch nicht zur Linienschiffahrt gehören, 1904 2 945 320 t Güter ausgeführt worden sind. Wenn auch diese Zahlen anfechtbar sind, so spielt jedenfalls diese besondere Art der Schiffahrt eine nicht unbedeutende Rolle in Antwerpen. Ihr sind die hauptsächlichsten belgischen Reederei-Unternehmungen, wie die der Schiffsmakler und Spediteure A. Deppe, L. Dens, A. Manseaux zuzuzählen. Fast unmerklich wächst aus ihnen eine Art Linienschiffahrt hervor. So ist Adolph Deppe, der selbst 1914 über 13 Dampfer, von denen nur einer einen Raumgehalt von mehr als 2000 Reg.-T. hatte, verfügte, auch der Begründer der belgischen Dampfergesellschaften Compagnie Nationale des Transports Maritimes, die mit 14 Dampfern eine Verbindung vor allem mit der Levante unterhielt, und der Compagnie Royale

Belgo-Argentine geworden, die ihre neun Dampfer nach dem La-Plata fahren läßt. Da es heißt, daß diese belgischen Firmen während des Krieges bereits sehr große Gewinne gemacht haben, muß damit gerechnet werden, daß diese Entwicklung nach dem Friedensschluß mit verstärkten Kräften wieder einsetzt.

[22] Wiedenfeld führt in seiner Broschüre (S. 33 Z. 34 ff.) Antwerpens „starke Anziehungskraft auf den Fabrikatenexport" in besonderem Maße darauf zurück, daß der Scheldehafen „guten Schutz gegen Beschädigungen und gegen Zeitverluste" biete; die „besonders prompte und sichere Verschiffung" sei „d e r andere Magnet" neben der Eisenbahntarifpolitik.

Die Verhältnisse liegen tatsächlich eher umgekehrt. Schon allgemein kann man sagen, daß Güter im einheimischen Auslaufhafen in der Obhut einer Reederei, zumal wenn ein hochentwickeltes Exportagentum am Platze ist, besser aufgehoben sind, als in einem fremden Anlaufhafen, in dem der Verlader eine ständige Vertretung nicht hat und die Verfrachtung vielfach an den Kapitän des ankommenden Dampfers vorgenommen wird. Aber davon abgesehen, lassen auch die technischen Einrichtungen des Antwerpener Hafens gerade in diesem Punkte zu wünschen übrig. Im Gegensatz zu Hamburg und Rotterdam ist Antwerpen nämlich — bis auf die neuen Scheldekais — mit zwar überdachten, aber an den Seiten völlig offenen Hallen ausgestattet. Die in ihnen lagernden Waren sind daher vor Wind und

Wetter nur unvollkommen geschützt; auch sammelt sich auf den Kais infolge des schlechten Pflasters das Wasser vielfach an. Ebenso ist auch über Diebstahl besonders viel geklagt worden. Die Überwachung ließ unzweifelhaft viel zu wünschen übrig, zumal da die Kais in den Hafenbecken, in denen die Transportdampfer anlegen, nicht eingefriedigt sind. Darum hat auch die Antwerpener Stadtverwaltung 1908 einen Ausschuß zur Bekämpfung der Hafendiebstähle eingesetzt, und ihr ist 1911 die Handelskammer gefolgt. Übereinstimmend wurde unter anderem vorgeschlagen, die bisher völlig getrennte staatliche Flußpolizei und städtische Kaipolizei in Verbindung miteinander zu setzen und Motorboote mit Scheinwerfern in ihren Dienst zu stellen. 1912 hat man begonnen, diese Vorschläge durchzuführen, und die Klagen scheinen tatsächlich sich vermindert zu haben.

Diese Mißstände waren zum Teil eine Folge des bewußten Bemühens, die ganze Organisation des Antwerpener Hafens auf möglichste Beschleunigung des Ladegeschäftes zuzuschneiden. Schnelligkeit ist fast immer mit einer Minderung der Sorgfalt verbunden. Aber auch diesen Vorteil hat Antwerpen in den letzten Jahren, in denen sein Hafenausbau hinter den Verkehrsbedürfnissen so zurückblieb, eingebüßt. Dadurch entstanden im Schiffs- wie Eisenbahnverkehr starke Stauungen. Sie haben dem Scheldehafen unzweifelhaft geschadet. Besonders die Engländer, die für ihre Frachtdampfer nicht so gut mit Kaiplätzen ausgestattet sind, wie die großen deutschen Schiffahrtsgesellschaften, haben viel über die

Abnahme in der „rapidity of dispatch“ geklagt. Der englische Konsul in Antwerpen bezeichnet sie in seinem Jahresbericht für 1912 als „very regrettable for the good name of Antwerp“ und er hat unzweifelhaft recht, wenn er darauf eine Verringerung in der Zunahme des Antwerpener Schiffsverkehrs zurückführt.

In bezug auf „Promptheit und Sicherheit“ ist der Scheldehafen verbesserungsfähig und verbesserungsbedürftig.

[23] Es betrug 1912 in

	Antwerpen	Hamburg	Rotterdam
Einfuhr . .	10 080 000 t	16 648 000 t	20 850 000 t
Ausfuhr . .	8 076 000 t	8 109 000 t	5 990 000 t

Während die Ziffern für Antwerpen und Hamburg sich nur auf den Seeverkehr beziehen, ist in den Einfuhrzahlen von Rotterdam — wie schon in Anmerkung 6 dargelegt wurde — bei verzollten Gütern auch die Einfuhr auf den Flüssen und mit den Eisenbahnen mitenthalten. Das Verhältnis der Ausfuhr zur Einfuhr, das nach diesen Ziffern mit Kohlen 28 % und ohne Kohlen 15 % sein würde, ist danach für den Seeverkehr auf die im Text angegebenen Ziffern, nämlich 33 % und 16 %, schätzungsweise zu ändern. Diese Ziffern kann man aber sicherlich als nicht zu niedrig bezeichnen, wenn man sich vergegenwärtigt, daß 1912 in ganz Holland die Einfuhr zur See auf 24,26 Mill. t und die Ausfuhr zur See auf 9,01 Mill. t sich belief, und daß im Ver-

hältnis auf Rotterdam ein verhältnismäßig höherer Anteil an der Gesamteinfuhr, auf Amsterdam ein höherer Anteil an der Gesamtausfuhr entfällt. Der bestehende große Unterschied kommt, wenn auch unvollkommen, darin zum Ausdruck, daß 1912 aus Antwerpen 1526, aus Hamburg 2904 und aus Rotterdam 3889 Schiffe in Ballast ausliefen.

[24] Als Schwergut werden solche Waren betrachtet, bei denen ein Gewicht von 1000 kg weniger als 1 cbm Raum beansprucht, und als Maßgut umgekehrt solche Waren, deren Maß von 1 cbm ein Gewicht von 1000 kg nicht erreicht. Je nachdem Maß oder Gewicht den höchsten Frachtsatz ergibt, wird also das eine oder das andere der Frachtberechnung zugrunde gelegt. So können die „Frachttonnen" mehr oder weniger als die Gewichtstonnen betragen.

[25] Dubois und Theunissen a. O. S. 20 berechnen die Passivität der Antwerpener Tonnage-Bilanz auf Seiten der Ausfuhr für 1903 auf 7 %. Seitdem ist infolge des starken weiteren Aufschwungs der Industrie ein noch höherer Gleichgewichtszustand unzweifelhaft erreicht worden.

[26] Als Seehafen der Großschiffahrt kommt Antwerpen auch in der Statistik zum Ausdruck. Es hat ein besonders günstiges Verhältnis von Schiffszahl und Raumgehalt aufzuweisen und hat in dieser Beziehung seine Stellung im letzten Jahrzehnt in einer geradezu auf-

fälligen Weise verbessert. Die Durchschnittsgröße der einlaufenden Schiffe betrug nämlich

	1903	1912
Antwerpen . . .	1578	1973
Rotterdam . . .	1016	1184
Hamburg	653	766

Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, daß Antwerpen keine Küstenschiffahrt aufzuweisen hat, da sie durch die Binnenschiffahrt vorteilhaft nach Osten und Westen ersetzt wird, und auch keine nennenswerte Kohlenschiffahrt, da es die nötigen Kohlen aus dem belgischen und deutschen Hinterland mit Leichtigkeit erhält. Trotzdem können auch diese Zahlen als Beweis dafür gelten, daß Antwerpen in ausgesprochenem und zunehmendem Maße ein Hafen der Großschiffahrt ist.

[27] Über die Schiffahrtsverbände, ihre Politik und Erfolge geben ausführlich Auskunft die beiden Bonner Dissertationen zweier Schüler von mir, die in den Staats- und sozialwissenschaftlichen Forschungen von Schmoller und Sering erschienen sind:

Eucken, Die Verbandsbildungen in der Seeschiffahrt. München und Leipzig 1914.

Dreßler, Der europäische Schiffahrtsverkehr nach Australien. München und Leipzig 1915.

[28] Diese Veränderung, welche die holländische Regierung auf Grund der Gutachten ihrer Techniker unbeirrt und ziemlich rücksichtslos durchführte, stützte sich auf den

Art. 9 des belgisch-holländischen Vertrages vom 19. April 1839, in dem es in § 8 heißt:

> Si des événemants naturels ou des travaux d'art venaient par la suite à rendre impraticables des voies de navigation indiquées au présent article, le Gouvernement des Pays-Bas assignera à la navigation belge d'autres voies aussi sures et aussi bonnes et commodes en remplacement des dites voies de navigation devenues impraticables.

Wegen der Einzelheiten der Verhandlungen über die Ostschelde, die bis 1846 zurückgehen, siehe Guillaume, L'Escaut depuis 1830. Brüssel 1903, S. 1—86.

[29] Die Antwerpener Handelskammer hat diese Frage vor allem als Entschädigung für die von holländischer Seite geplante Kanalisierung der Maas aufgegriffen. Sie hat z. B. unter dem 16. Juli 1912 ausgeführt:

> Il est regrettable, que la Belgique ait laissé accomplir cet acte incroyable, mais il serait encore plus impardonnable qu'elle ne cherchât pas, en ce moment, où la Hollande nous demande de nouvelles faveurs, à obtenir la remise en état de l'ancien passage vers le Nord par l'Escaut Oriental.
>
> Nous ne pouvons penser, cela va de soi, à demander la suppression du barrage de Woensdrecht, long de 3600 mètres et servant au passage des trains entre Flessingue et l'Allemagne. Mais il nous est revenu que des techniciens belges ont conçu l'idée

de remplacer une partie de ce barrage par un pont sous lequel les bateaux passeraient aisément. La Belgique prendrait les travaux à sa charge, de même que les frais des dragages qui seraient à exécuter pour rendre navigable à nouveau l'Escaut Oriental barré, et forcément resté dans un état très négligé.

Toujours est-il que quelque chose doit être fait de ce côté là; il navigue déjà de très grands navires rhénans, trop longs pour pouvoir passer par les écluses existantes du canal de Hansweert. Il est vrai que le Waterstaat néerlandais construit des écluses de 140 mètres de long; mais cela ne permettra pas encore d'écluser deux ou plusieurs grands bateaux à la fois et cela ne supprime pas les inconvénients d'une navigation mi-maritime ni du passage par un canal barré par un pont de chemin de fer. Les Hollandais nous doivent la restitution d'une route plus courte et entièrement libre, qui ne nous oblige pas à vaincre ces entraves et ne nous prive pas, en leur faveur, des avantages naturels des fleuves internationaux qui mènent à nos ports aussi bien qu'aux leurs.

Lorsque cette route existera à nouveau, la distance entre Anvers et les bras fluviaux du Rhin, là où ils se jettent dans les estuaires maritimes, sera notablement raccourcie et les dangers de la navigation mi-maritime seront tout aussi notablement amoindris. Nous aurons encore un chemin

plus long à faire que Rotterdam pour atteindre le Rhin allemand; mais la route d'Anvers, entièrement libre, ne dépasserait plus en longueur celle de Rotterdam que de 70 à 80 kilomètres tandis que la différence par la déviation de Hansweert est de 130 kilomètres, sans considérer les entraves constituées par deux écluses et un pont; bien qu'ayant encore le désavantage de la distance, nous pourrions lutter, dans ces conditions, sur un pied approchant bien plus de l'égalité que cela n'est le cas en ce moment.

[30] Daß die Länge der Fahrten für die Höhe der Frachten nicht bestimmend ist, ist eine bekannte Tatsache, für die es überall, wo es um Wassertransport sich handelt, zahllose Beweise gibt. Freilich tritt sie nicht überall und zu jeder Zeit in gleichem Maße hervor; sie zeigt sich daher vorzugsweise dann und dort, wo ein Überangebot an Schiffsraum vorhanden ist. Auf dem Rhein ist sie daher häufiger in der Talfahrt, die sich außerdem der billigen Kraft des Stromes bedienen kann, als in der Bergfahrt, die stets höhere Betriebskosten hat. Aber auch von Rotterdam aus stromaufwärts sind z. B. die Getreidefrachten nach Mannheim (569 km) regelmäßig niedriger als nach Bingen (466 km). Stromabwärts sind die Unterschiede jedoch häufig viel größer. 1912 war die durchschnittliche Fracht von Mannheim nach Rotterdam (569 km) sogar nur 1,85 Mk., dagegen von Mannheim nach den Ruhrhäfen (355 km) 2,50 Mk. für die Tonne.

Diese allgemein und auf dem Rhein sogar besonders ausgeprägte Erscheinung des Wassertransports fehlt nicht nur nicht bei Antwerpen, sondern ist hier aus den im Text dargelegten Gründen noch besonders entwickelt. Es waren 1912 z. B. die Kohlenfrachten von den Ruhrhäfen nach Antwerpen oft geringer als nach Rotterdam, so insbesondere im Januar 1,39 Mk. für die Tonne gegenüber 1,48 Mk., im April 1,29 Mk. für die Tonne gegen 1,40 Mk. Auch dem Stahlwerksverband gelingt es stets, einen Teil seiner großen Verfrachtungen auf dem Rhein zu den gleichen Sätzen, wie sie nach Rotterdam sich bieten, vorzunehmen. Die Getreidefrachten von Antwerpen waren sogar 1912 15—25 c die Tonne niedriger als von Rotterdam.

Aus allen Veröffentlichungen über die Rheinfrachten, insbesondere auch aus den Jahresberichten der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, läßt sich in zahllosen Beispielen der selbstverständliche Satz belegen, daß nicht das geographische Moment der Entfernungen, das zuungunsten der Scheldestadt im Rheinverkehr spricht, für die Frachten entscheidend ist, sondern das wirtschaftliche Moment der Marktlage, und das fällt nachdrücklich zugunsten Antwerpens in die Wagschale.

[31] Die Binnenschiffahrt hält Wiedenfeld (S. 12), wie schon in Anm. 6 dargelegt wurde, für Antwerpen von großer, wenn „auch nicht allein entscheidender Bedeutung". Das dürfte durch die Darstellung im Texte richtig gestellt sein. Er erblickt aber ferner in ihrer Statistik einen

Beweis dafür, daß Antwerpen für das Ausland, insbesondere für Deutschland, nur eine verhältnismäßig geringe Bedeutung habe. Die vier im Handelskammerbericht von Antwerpen alljährlich abgedruckten Ziffern über die Ladefähigkeit der in Antwerpen ankommenden Binnenschiffe, auf welche diese Ansicht allein gestützt wird, dürften fälschlich für so „zuverlässige Angaben" gehalten werden, um Schlüsse so weittragender Art tragen zu können. Die Wiedenfeldsche Ansicht läßt sich jedenfalls schwer mit allem vereinigen, was wir vom Binnenschiffahrtsverkehr im ganzen und vom belgischen im besonderen wissen. Es ist allgemein anerkannt, daß Wasserstraßen — vom örtlichen Marktverkehr abgesehen — den Eisenbahnen gegenüber nur auf längere Strecken wettbewerbsfähig sind. Darum ist die durchschnittliche Transportentfernung auf den Wasserstraßen regelmäßig etwa doppelt so lang wie auf den Eisenbahnen. Auch durch das Staffeltarifsystem der belgischen Eisenbahnen ist dieser Satz nicht aufgehoben, zumal da das hochentwickelte belgische Nebenbahnnetz den Vorzug der Eisenbahnen auf der anderen Seite wieder steigert. Wenn aber in Belgien die Entfernungen zugrunde gelegt werden, bei denen ein Binnenschiffahrtstransport sich in den Nachbarländern erst zu lohnen pflegt, so kommen sie regelmäßig über die Grenzen des kleinen belgischen Staates hinaus. Es spricht dann vieles für die Ansicht der belgischen Volkswirte, daß die Binnenschiffahrt in erster Linie dem Verkehr mit dem Ausland dient. Leener, La Politique des Transports en Belgique. Brüssel

1913, S. 111, hält es sogar nicht für ganz unmöglich, daß der ausländische zum inländischen Verkehr sich verhält wie 7 : 1. Jedenfalls betrachtet dieser vielleicht beste Kenner des belgischen Wirtschaftslebens es für erwiesen, „que les voies navigables servent davantage aux relations avec les pays voisins qu'aux relations intérieures." Das ist das Gegenteil von der Ansicht, die Wiedenfeld durch seine nicht recht klare Darstellung in seinem Leser hervorruft.

32 Diese Rundfahrt zerfällt in die folgenden Strecken: Duisburg—Antwerpen, Antwerpen—Lüttich, Lüttich—Toul, Toul—Straßburg, Straßburg—Duisburg.

Von Antwerpen kann auch unmittelbar über Alost und St. Quentin der Weg nach Toul eingeschlagen werden, und von Lüttich aus kann man sowohl im Tal der Maas über Givet und dann weiter auf verschiedenen französischen Kanalstrecken, oder im Tal der Sambre über Charleroi nach Toul gelangen. Das dichte Netz belgischer und französischer Wasserstraßen bietet die Möglichkeit vielfältiger Verknüpfung der einzelnen Wegestrecken, und die dichte Bevölkerung mit ihrer hochentwickelten Industrie bietet die Möglichkeit mannigfachster Verbindung von Frachtgütern.

33 Der Rhein gehört nicht zu den entscheidenden Gründen von Antwerpens Entwicklung. Und wenn man bei ihrer Erörterung „den ersten Blick unwillkürlich zum Rheine hin wendet", wie Wiedenfeld es in seiner Broschüre (S. 8, Z. 1) tut, so ist damit von vornherein die

Gefahr gegeben, daß man der besonderen Bedeutung des Scheldehafens nicht gerecht wird. Vielleicht liegt in diesem zu engen Ausgangspunkt seiner Gedanken ein neuer Schlüssel dafür, daß er in dem Bilde, das er von Antwerpen entwirft, Licht und Schatten so falsch verteilt, daß eine Verzerrung herauskommt. Aber auch was die Beziehungen der Scheldestadt zum Rhein im einzelnen anlangt, so kann Wiedenfelds Darstellung nicht als richtig bezeichnet werden.

Er behauptet (a. O. S. 8, Z. 29), daß „die ganze Frachtenbasis zugunsten Rotterdams verschoben" werde durch „die ganz großen Rheinschiffe, die schon 3000 t Tragfähigkeit erreicht und überschritten haben". Zunächst ist hervorzuheben, daß der Rhein 1912 nur einen Schleppkahn der genannten Art aufzuweisen hat, nämlich „Karl Schroers 31", und das wird sich seitdem nicht verändert haben, da es bekannt ist, daß diese ganz großen Abmessungen sich nicht bewährt haben. Man baut nur noch Kähne von geringerer Größe. Aber auch eiserne Schleppkähne über 1000 t Tragfähigkeit machen nur einen sehr kleinen Teil der gesamten Rheinflotte aus. 1912 entfielen auf sie 1300 von den im ganzen 10782 Segelschiffen und Schleppschiffen des Rheins.

Man kann insbesondere nicht von der holländischen Rheinstrecke sagen, daß hier die großen Schiffe herrschten. Denn hier wiegen die Schiffe unter holländischer Flagge, im Gegensatz zur deutschen Strecke, stark vor. 1912 machten sie von den 91940 Schiffen, welche über die Grenze fuhren, 58978 oder 64,15 % aus gegenüber 20302

oder 22,08 % deutscher Schiffe. Die 5073 holländischen Rheinschiffe haben aber eine Gesamttragfähigkeit von 1 774 914 t oder rund 350 t im Durchschnitt, während die 3187 deutschen Schiffe mit einer Gesamttragfähigkeit von 2 243 900 t, welche die deutsche Rheinstrecke beherrschen, eine Durchschnittsgröße von 704 t haben. Auf der holländischen Rheinstrecke spielt daher das kleine Rheinschiff eine viel größere Rolle als auf der deutschen, zumal da die großen Schiffe, die auch nach Holland fahren, in erster Linie im Erztransport beschäftigt sind, in bezug auf den ein Wettbewerb zwischen Antwerpen und Rotterdam nicht besteht und nicht bestehen kann (vgl. Anm. 46).

Diesem Bilde fügt sich der Rheinverkehr nach dem großen belgischen Hafen durchaus ein. Wie im holländischen Verkehr die holländischen Schiffe vorherrschen, so im belgischen die belgischen. Die 2437 Schiffe mit einer Gesamttragfähigkeit von 884 270 t, die, abgesehen von 212 Dampfern unter belgischer Flagge, 1912 fuhren, haben aber mit 362 t nur eine etwas beträchtlichere Durchschnittsgröße als die holländischen. Diese belgischen Schiffe stellen mit 17,9 % der ganzen Rheinflotte einen auffallend großen belgischen Anteil am Rheinverkehr dar. Auch fehlt es in Belgien an größeren Unternehmungen der Binnenschiffahrt nicht. In Antwerpen haben zwei große Schleppgesellschaften ihren Sitz, die Société anonyme des Remorquers Anversois mit 30 und die Société anonyme de Remorquage à Helice mit 33 Schleppschiffen, und außerdem befinden sich in Antwerpen acht

Unternehmungen, von denen jede 20—45 Schiffe von 260—600 t Ladefähigkeit besitzt. Auch darüber erwecken die an sich nicht unrichtigen, aber unvollständigen und einseitigen Angaben, welche Wiedenfeld in seiner Broschüre (S. 11, Z. 7 ff.) über die „Rheinschiffahrtsunternehmungen“ macht, falsche Vorstellungen. Man kann nicht mit Grund leugnen, daß Belgien „einen selbständigen, belgischer Verfügung unterliegenden Anteil“ an der Gesamtorganisation des Rheinverkehrs besitzt.

Werden die großen Schiffe schon in ihrem Anteil an der Schiffahrt auf dem Niederrhein von Wiedenfeld überschätzt, so noch mehr in ihrer Einwirkung auf den Frachtenmarkt. Die großen Rheinschiffe — abgesehen von dem vereinzelt gebliebenen Experiment mit mehr als 3000 t Tragfähigkeit — haben allerdings den Vorteil besonders niedriger Selbstkosten, zumal wenn sie für die Verfrachtung bestimmter Güter gebaut und dafür auch ausschließlich benutzt werden. Sie sind daher für ihre Besitzer besonders vorteilhaft, und die großen deutschen Eisenwerke sind es vor allem, welche sie beim Bezuge ihrer ausländischen Erze verwenden. Soweit sie in dieser Weise im Betriebe eines großen, neuzeitlich gemischten Werkes Verwendung finden, scheiden sie als Faktor im Frachtenmarkt natürlich aus. Schon dadurch vermindert sich ihr Einfluß sehr bedeutend. Die Hauptsache ist aber, daß bekanntlich nicht die individuellen Produktionskosten den entscheidenden Einfluß auf den Preis haben; der Preis wird vielmehr bestimmt durch Angebot und Nachfrage. Im freien Frachtenmarkt des Rheins

sind die großen Schiffe aber keineswegs stets ausschlaggebend. Gerade am Niederrhein üben, wie unendlich oft dargelegt worden ist, die kleinen „Partikulierschiffer" einen starken Einfluß auf die Frachten aus. Denn da sie darauf angewiesen sind, mit ihrem Schiff etwas zu verdienen, sind sie stets zum Unterbieten bereit, und da sie ihre Familie auf dem Schiff mit sich führen und daher in Frau und Kindern billige Arbeitskräfte zur Verfügung haben, sind sie dazu in weitgehendem Maße in der Lage. Daraus sind die unablässigen Bestrebungen erwachsen, die Kleinschiffahrt auf dem Rhein zu organisieren. Sie haben im wohlverstandenen eigenen Interesse noch mehr Unterstützung durch die großen Schiffahrtunternehmungen als durch die „Partikulierschiffer" selbst erhalten, aber bisher noch nie einen vollen Erfolg erzielt. Ist es schon schwierig, die vielen deutschen Kleinschiffer unter einen Hut zu bringen, so scheint das unmöglich zu sein bei den holländischen und zumal den belgischen, für welche der Rhein nur ein Glied in einem großen internationalen Binnenschiffahrtsnetz darstellt. Jedenfalls entspricht es nicht den Tatsachen, wenn Wiedenfeld „die ganz großen Rheinschiffe" als „die Träger der niedrigsten Frachtsätze" bezeichnet. Eher können die Partikulierschiffer so genannt werden.

Die eigentümliche tatsächliche Lage, aus der die Frachten für Antwerpen hervorwachsen, ist im Text kurz dargelegt worden. Von den vorliegenden Verbesserungsmöglichkeiten ist später die Rede.

34 Als Hafen für Massengüter, zumal Massengüter in loser Schüttung, hat Rotterdam den Umschlag zwischen Seeschiff und Rheinschiff mit allen Mitteln neuzeitlicher Technik zu vervollkommnen gesucht. Dort hat sich bereits 1905 eine Gesellschaft für die Anlage und den Betrieb schwimmender Getreide-Elevatoren gebildet. 1908 waren bereits sechs Elevatoren in Tätigkeit. 1912 war ihre Zahl auf 24 gestiegen, von denen 16 jener Pioniergesellschaft, acht zwei Wettbewerbsgesellschaften gehörten. Durch diese Schwimm-Elevatoren, mit deren Benutzung zugleich ein mechanisches Wiegen des Getreides sich verband, ist die Getreide-Löschung auf den Bruchteil eines Guldens für die Tonne verbilligt und zugleich so stark beschleunigt worden, daß der Zeitgewinn eine Verkürzung der Löschfristen und sogar eine Frachtermäßigung gestattet.

Antwerpen, dessen Hafen mehr auf den Stückgutverkehr und die Eisenbahnverbindung eingerichtet ist, ist dem Vorbild seines Hauptkonkurrenten erst spät gefolgt. Als endlich 1911 eine Gesellschaft zwei Getreide-Elevatoren in Dienst stellen wollte, legte die Stadtverwaltung zur Vermeidung des Entstehens eines Monopols Einspruch ein. Sie verlangte selbst den Betrieb der Elevatoren zu übernehmen, vielleicht vor allem, um Arbeiterstreitigkeiten möglichst zu vermeiden, wie sie in Rotterdam mit dieser Neuerung anfangs so schwer verbunden gewesen waren. Aber dadurch wurden die Klagen nur vermehrt. Denn einmal blieb man mit der Zahl hinter dem Bedarf weit zurück. Von zwölf beschlossenen Elevatoren waren An-

fang 1914 sechs in Tätigkeit. Sodann aber war man auch mit dem Betrieb unzufrieden. Er wird als schwerfällig und teuer bezeichnet. Unzweifelhaft hat dieses Zurückbleiben in der Technik des Umschlagverkehrs Antwerpen im Getreideverkehr geschadet. Insbesondere die argentinischen Getreidesendungen sind dadurch in zunehmendem Maße von der Schelde zur Maas getrieben worden.

Auch bei anderen Gütern hat Rotterdam neuerdings energisch die Folgerung aus seiner besonderen Lage gezogen und sich bemüht, durch Ersetzung der menschlichen Arbeitskraft durch Maschinen den Umschlag möglichst zu verbilligen und zu beschleunigen. Ganz besonders ist das seit Mai 1912 für seinen umfangreichsten Einfuhrzweig, die Eisenerze, geschehen. Durch die Einführung von Greifern ist eine solche Verbesserung erzielt worden, daß jetzt 200 t in einer Stunde gelöscht und mechanisch gewogen werden können. Auch hier ist das Zurückbleiben Antwerpens Rotterdam zugute gekommen.

Vgl. für den Getreidehandel Hissenhoven, Les grains et le marché d'Anvers. Antwerpen 1910.

[35] Das belgische Eisenbahnwesen nimmt in mehrfacher Beziehung eine Ausnahmestellung ein.

Es ist erstens das dichteste Eisenbahnnetz der Welt. Denn es entfielen auf je 100 qkm in

	1890	1913
Belgien	17,8 km	29,9 km
Deutschland	7,9 „	11,8 „
Großbritannien und Irland	10,3 „	12,0 „
Frankreich	7,0 „	9,5 „

Zweitens hat Belgien die größten Betriebsmittel aufzuweisen. Es entfielen 1911 auf je 100 km Betriebslänge

	Lokomotiven	Personenwagen	Güterwagen
Belgien	98	182	2060
Deutschland	47	100	1049
Großbritannien und Irland	61	141	2091
Frankreich	33	76	886

Endlich hat Belgien, abgesehen von Großbritannien und Irland, das größte Anlagekapital auf 1 km Betriebslänge, nämlich 490,5 Mk., gegen 702,8 in Großbritannien und Irland, 379,3 Mk. in Frankreich und 312,4 Mk. in Deutschland in 1911.

Vgl. die Internationalen Übersichten im Statistischen Jahrbuch für das Deutsche Reich. 1915. S. 46—49.

[36] Der Grundsatz reiner Kostendeckung kommt bereits im belgischen Eisenbahngesetz vom 1. Mai 1834 (Art. 5) zum Ausdruck:

„Les produits de la route provenant des péages qui devront être réglés annuellement par la loi, serviront à couvrir les intérêts et l'amortissement de l'emprunt, ainsi que les dépenses annuelles d'entretien et d'administration de la nouvelle voie.“

Der belgische Minister der öffentlichen Arbeiten, Nothomb, hat dann das Gebührenprinzip in seinem Bericht vom 26. November 1838 an die Kammer knapp und klar in dem Satz ausgesprochen, der dann zum Leitmotiv für die ganze weitere Finanzverwaltung der belgischen Staatsbahnen werden sollte:

„Les chemins de fer de l'Etat sont à considérer comme un établissement qui ne doit être ni une charge ni un moyen fiscal."

An diesem Grundsatz ist in deutlicher Erkenntnis der Besonderheiten des belgischen Wirtschaftslebens festgehalten worden. Vgl. Litwinski, La question de la situation financière des chemins de fer de l'Etat belge. Bruxelles 1911. S. 92 ff., Leener, La question des tarifs des chemins de fer en Belgique, Bruxelles 1912, S. 14 ff.

[37] Die Bestrebungen, die zur Wahl des Gebührenprinzips geführt haben, machen auch bei seiner Durchführung sich geltend.

Die Bilanzaufstellung für ein so umfangreiches staatliches Eisenbahnsystem ist stets äußerst schwierig. Das wissen wir auch in Preußen, obwohl hier die Staatseisenbahnen in der Hauptsache nur auf etwas mehr als drei Jahrzehnte zurückreichen. In Belgien sind diese Schwierigkeiten sehr viel größer, da es sich hier um das älteste Staatsbahnnetz überhaupt handelt, das mit seinen Kapitalanlagen bis zum Jahre 1835 zurückreicht; und sie haben hier eine viel größere praktische Bedeutung als in Deutschland, weil in Übereinstimmung aller die Höhe der nötigen Ausgaben einschließlich der Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals bestimmend sein soll für die gestatteten, aber auch erforderten Einnahmen. Es ist einfacher, Gewinne in unbestimmter Höhe erstreben zu

können, als eine fest vorgeschriebene Grenze erreichen und innehalten zu müssen.

So ist es begreiflich, daß über die belgischen Eisenbahnfinanzen „une extrême divergence des vues“ (Litwinski a. O. S. 115) sich herausgebildet hat. Die Führung in der Opposition hat der spätere Minister Renkin übernommen, der zu Anfang des 20. Jahrhunderts als Berichterstatter für den Eisenbahnetat in aufsehenerregender Rede der belgischen Eisenbahnverwaltung vorwarf, ihre Abrechnungen seien „des résultats en discordance avec la réalité“. Er blieb mit seinen Angriffen zwar im wesentlichen allein, aber man muß zugeben, daß sie insofern einen berechtigten Kern hatten, als der oben dargelegte Gleichgewichtszustand im Budget der belgischen Staatsbahnen unzweifelhaft nur durch die ausgesprochen verkehrsfreundliche Stellungnahme der belgischen Kammer erzielt worden ist.

Besonders bezeichnend hat z. B. der spätere Minister Hubert als Berichterstatter des Eisenbahnetats 1906 gesagt:

> „Mais lorsqu'ils ont couvert leurs frais, l'intérêt et l'amortissement du capital engagé, le surplus doit retourner en améliorations de service, réductions des tarifs et relèvements des traitements et salaires“.

Es ist ja ohne weiteres einleuchtend, daß dieses Rechnungsergebnis ganz davon abhängt, wie hoch das Anlagekapital eingesetzt, sowie welcher Zins- und Tilgungssatz gewählt wird.

Was die angenommene Höhe des Anlagekapitals anlangt, so dürfte zur Kritik ein berechtigter Anlaß kaum vorliegen. Die Eisenbahnverwaltung legt der Verzinsung und Tilgung „le capital de premier établissement“ zugrunde, und es darf angenommen werden, daß dieser Betrag auch dem Gegenwartswert der belgischen Staatsbahnen einigermaßen entspricht. Der Eisenbahnminister Helleputte hat für 1908 eine Wertberechnung nach Grundsätzen, wie sie auch bei privaten Eisenbahngesellschaften Anwendung finden, aufgestellt und ist zu einer Gesamtsumme von 2638 Mill. Fr. gelangt, d. h. zu 144 Mill. Fr. mehr, als das in Ansatz gebrachte „capital de premier établissement“ (2494 Mill. Fr.) betrug. Für 1912 ist in den Etat ein Anlagekapital von 2698 Mill. Fr. eingestellt, von dem 779 Mill. Fr. auf Betriebsmittel entfallen.

Als Verzinsung für dieses Anlagekapital war bis zum Jahre 1878 der Zinssatz eingesetzt worden, den das Finanzministerium tatsächlich für die aufgebrachten Beträge zu zahlen hatte. Er betrug zwischen 5 % und 4 %. Diese finanziell durchaus einwandfreie Berechnung brachte den Nachteil mit sich, daß die Abrechnung nicht sehr übersichtlich war. „Dans le but de trouver une mesure commune d’appréciation dont il puisse être fait constamment usage“, wurde daher 1878 beschlossen, den Zinssatz einheitlich auf 4 % festzusetzen, und zwar nicht nur für die zukünftigen Kapitalbeträge, sondern auch für alle vergangenen zurück bis 1835. Für die späteren Jahre ist der Zinssatz — der allgemeinen Entwicklung des

Kapitalmarktes entsprechend — noch weiter herabgesetzt worden, so daß die Berechnung vorgenommen wird zu

4 % für die Zeit von 1835—1886,
$3^1/_2$ % „ „ „ „ 1887—1896,
$3^1/_4$ % „ „ „ „ 1897—1900,
sowie seit 1901 zu 3 %.

Nur durch diese Herabsetzung des Zinses im Jahre 1887 ist der oben dargelegte günstige Abschluß der Abrechnungen seit diesem Jahre erzielt worden. In dieser Herabsetzung kommt die grundsätzliche Stellungnahme der Regierung wie der Kammer zum deutlichen ziffernmäßigen Ausdruck. Über sie ist nur ein grundsätzlicher Streit möglich. Anders der Beschluß vom Jahre 1878. Er fordert die Kritik geradezu heraus. Denn er ist gefaßt worden nach Gesichtspunkten, die unter keinen Umständen eine entscheidende Bedeutung beanspruchen können. Er ist daher auch mit Recht verurteilt worden und stellt in geringfügigem Maße eine Aufgabe des Gebührenprinzips zum Schaden des Staates dar.

Was endlich die Tilgung anlangt, so erfolgt sie im belgischen Staate auf der Grundlage von 90 Nutzungsjahren. Diesen Tilgungssatz von 1,1 % jährlich hat man aus dem äußerlichen Grunde gewählt, weil Eisenbahnkonzessionen regelmäßig für 90 Jahre erteilt wurden. Mit der Abnutzung der einzelnen Anlagen und ihrem Erneuerungsbedürfnis hat diese Tilgungsfrist nichts zu tun. Man hat sie deshalb als unzweckmäßig angegriffen. In

der Form sind diese Angriffe unzweifelhaft begründet; wie weit auch in der Sache, ist schwer zu sagen. Praktische Bedeutung dürften sie nur insofern haben, als für die Betriebsmittel unzweifelhaft noch nicht die Hälfte der angenommenen Tilgungsfrist angesetzt werden darf, woraus eine tatsächliche Mehrbelastung von rund 5 Mill. Fr. jährlich für die belgische Staatseisenbahnverwaltung sich ergeben würde. Jedenfalls darf man nicht übersehen, daß im Vergleich mit den bisher stark unterkapitalisierten preußischen Eisenbahnen sich bei fast allen nichtdeutschen Eisenbahnen ein gewisser Raubbau feststellen läßt.

Wichtiger als der auch für Belgien in gewissen Grenzen anzuerkennende Raubbau dürfte die Tatsache sein, daß, wie auf verschiedenen Zweigen der belgischen Industrie, auch auf den belgischen Eisenbahnen das Alter lastet. Gerade die Eisenbahn von Köln nach Antwerpen läßt viel zu wünschen übrig, weil sie die älteste große internationale Bahnverbindung darstellt. Sie verläuft noch heute in denselben Windungen und Steigungen wie vor 70 Jahren und ist daher für den großen Durchgangsverkehr, den sie heute zu bewältigen hat, nur wenig geeignet. Infolge des Alters ist hier das Bedürfnis der Abänderung besonders groß, und infolge des Gebührenprinzips hat es an den Mitteln gefehlt, es zu befriedigen. Nicht in der Anwendung des Prinzips, sondern in diesem Prinzip selbst liegt die Grundbesonderheit der belgischen Eisenbahnen, und sie ergibt sich mit Notwendigkeit aus der Eigenart des belgischen Wirtschaftskörpers.

[38] Dieser tonnenkilometrische Satz von 4 c, der regelmäßig deutschen Spediteuren allein bekannt ist, ergibt sich bei einer Entfernung von 160 km (von Antwerpen bis zur Grenze) aus der folgenden Berechnung der Kosten für eine Tonne:

Abfertigungsgebühr	100 c
75 km zum Streckensatz von 6 c	450 c
80 km (76—155) zum Streckensatz von 1 c	80 c
5 km (156—160) zum Streckensatz von 2 c	10 c
	640 c : 160 = 4 c

[39] Die Schwierigkeit der Gleichstellung der deutschen und ausländischen Hafenplätze besteht vor allem in dieser grundsätzlichen Verschiedenheit. Gegenüber der primitiven Einheitlichkeit, an welcher der belgische wie holländische allgemeine Durchfuhrsatz festhält, führt die preußische Eisenbahnverwaltung eine Abstufung einerseits nach den Selbstkosten — große Sendungen sind billiger als kleine — und andererseits nach dem Warenwert — Massengüter z. B. werden billiger als Stückgüter verfrachtet — durch. Dieser grundsätzliche Unterschied hat am meisten bei der Versendung von kleinen Mengen von Stückgütern zuungunsten der deutschen Hafenplätze sich geltend gemacht. Ganz besonders ist das bei Verfrachtungen aus Thüringen und den nordöstlichen Teilen Bayerns der Fall gewesen. Darum hat man Abhilfe zu schaffen gesucht, indem man für Sendungen von 5 t Ermäßigungen geschaffen hat, ohne die grundsätzliche Stellungnahme aufzugeben. Man hat nämlich für sie Tarife erlassen, welche einen Zuschlag von 10 % gegen-

über den Ausnahmesätzen der Seehafentarife, welche sich nur auf Frachtmengen von 10 t zu beziehen pflegen, aufweisen.

[40] Die holländischen Durchfuhrsätze sind zum Teil den belgischen gleich. Auch dann, wenn sie nicht höher sind, wirken sie doch stärker als diese, weil die holländischen Häfen den deutschen noch näher sind als Antwerpen. Darum hat man auch den deutschen Seehäfentarifen die Durchfuhrsätze nach Amsterdam im allgemeinen zugrunde gelegt. Wenn trotzdem eine volle Gleichstellung für Bremen vielfach nicht erreicht worden ist, so dürfte sich das daraus erklären, daß die preußische Eisenbahnverwaltung sich in erster Linie verpflichtet zu fühlen scheint, für den preußischen Seehafen Emden zu sorgen, obwohl dieser nur in einzelnen Ausnahmefällen tatsächlich in der Lage ist, den Wettbewerb mit den ausländischen Seehäfen wirklich aufzunehmen.

Holland aber reichte mit den gewöhnlichen Mitteln der Eisenbahntarifpolitik nicht aus. Um sich mit Antwerpen einigermaßen wettbewerbsfähig zu erhalten, entwickelte es vielmehr umfassender als irgendein anderer Staat das System der Rückvergütungen, das insofern mit dem erörterten Rabattsystem der Seeschiffahrt einige Ähnlichkeit hat, als es auch eine unsichere Kundschaft zu fesseln sucht, indem es die Verfrachtung einer bestimmten Mindestmenge zur Voraussetzung hat. Abgesehen von besonderen Rückvergütungstarifen für bestimmte Waren, besteht vor allem im allgemeinen für alle Waren, für

welche nicht niedrigere Tarifsätze als nach Spezialtarif III zur Anwendung kommen, ein Verkehr mit bestimmten Gebieten, insbesondere mit Südamerika. Nach diesem Tarif wird der holländische Frachtanteil um 10 % vermindert, wenn eine Jahresmenge von mindestens 15 000 t verfrachtet wird, und der Rückvergütungssatz steigt bei höheren Jahresmengen, bis er 20 % bei mindestens 80 000 t erreicht.

Mit Hilfe dieser Tarife unterbietet Holland Belgien wie Deutschland oft nicht unbeträchtlich. Man kann sagen, daß die holländischen Häfen bereits bisher durch diese Rückvergütungen eine Bevorzugung vor ihren Wettbewerbern im Osten und Westen genossen. Bereits bisher war in der Rheinschiffahrt wie in der Eisenbahntarifpolitik alles zu ihren Gunsten geschehen, was geschehen konnte. Das hat bisher Antwerpen als Ausfuhrhafen kaum schaden können. Es ist wenig wahrscheinlich, daß in Zukunft die Eisenbahntarifpolitik völlig andere Wirkungen wird erzielen können.

[41] Diese belgischen Durchfuhrtarife kommen natürlich der deutschen Industrie zugute, erleichtern ihr den Wettbewerb auf dem Weltmarkt. Sie sind daher auch selbstverständlich bei den belgischen Industriellen auf Widerspruch gestoßen, und zwar um so stärker, je mehr in der letzten Zeit schutzzöllnerische Strömungen sich in Belgien infolge des deutschen Wettbewerbs zu entwickeln begannen. Selbst der freihändlerische Leener, der die Durchfuhrtarife den belgischen Industriellen gegenüber

verteidigt, weil sie dazu beitragen, zu ihren Gunsten die Verschiffungsmöglichkeiten zu vermehren, tritt doch gewissen Durchfuhrtarifen entgegen. Einmal bekämpft er im Interesse der belgischen Industrie aufs schärfste die Ausnahmefälle, in denen der ausländische Fabrikant zu niedrigeren Tarifsätzen als der belgische Antwerpen erreichen kann. Er sagt in dieser Hinsicht z. B. (La poli, tique des transports en Belgique. Brüssel 1913l S. 226): „Par de tels tarifs, l'état belge met, sur les marchés d'outre-mer, le fabricant nationa- dans une situation d'infériorité vis-à-vis du producteur allemand. De semblables différences ne devraient jamais être tolérées. Elles sont interdites en Suisse par la loi fédérale du 27 juin 1901 qui a réglementé la tarification des transports sur les chemins de fer fédéraux."

Zweitens bekämpft er im Interesse der belgischen Eisenbahnfinanzen die niedrigen Durchfuhrtarife, welche für Gebiete bestehen, die unter allen Umständen auf Antwerpen angewiesen sind. So sagt er La question des tarifs de chemins de fer en Belgique, (Brüssel 1912, S. 42):

„Nous serions porté à préconiser un relèvement des tarifs de transit pour toutes les localités étrangères dont la situation géographique et le trafic principal imposent coûte que coûte l'intermédiaire du port d'Anvers pour les importations et les exportations maritimes. Ce serait, sans doute, le cas, par exemple, de toute l'Alsace-Lorraine. Quoiqu'il en soit, des recherches spéciales mériteraient d'être faites à ce sujet."

Sehr viel weiter geht man in den industriellen Kreisen Belgiens. In ihnen wünscht man ein Aufhören des deutsch-belgischen Durchfuhrverkehrs, weil man weiß, daß man damit dem scharfen deutschen Wettbewerber schadet. Es ist daher nicht richtig, wenn in dem erwähnten anonymen Artikel in den Mitteilungen der volkswirtschaftlichen Gesellschaft in Belgien ohne Begründung im Sinne der Wiedenfeldschen Auffassungen behauptet wird, „daß unter einem Aufhören des deutsch-belgischen Handelsverkehrs ihr eigenes (belgisches) Land viel mehr leiden würde als Deutschland“.

Wenn Belgien, trotz entgegenstehender Interessen seiner Industrie, seine Durchfuhrtarifpolitik so beharrlich beibehalten hat, so hängt das zusammen vor allem mit politischen Strömungen. Leopold II. hatte sich gewissermaßen das ehrgeizige Ziel gesetzt, seinem Lande das wiederzugewinnen, was es durch die Lostrennung von Holland verloren hatte. Er wollte ihm das einseitige binnenländische Gepräge nehmen, indem er ihm wieder zu Kolonien verhalf, seinen Handel und seine Schiffahrt entwickelte. Alles, was der „Expansion maritime“ diente, fand sein tatkräftiges Interesse. Darum stand er in den Konflikten zwischen der belgischen Industrie und dem Antwerpener Handel regelmäßig auf seiten des Handels. Die Industrie war ja den Kinderschuhen längst entwachsen, stand fest auf eigenen Beinen, hatte Unterstützung nicht mehr nötig. Alles dagegen, was über die Grenzen des kleinen Landes hinauswies, alles Überseeische und Maritime, schien dem belgischen König und

den Männern seiner Umgebung der Förderung stets bedürftig. Das ist Antwerpen und der für Antwerpen vorteilhaften Durchfuhrtarifpolitik sehr zustatten gekommen. Ob das auch ferner so bleiben wird? oder ob in Zukunft, wie in fast allen anderen Ländern, so auch in Belgien die Industrie zum entscheidenden Faktor in der Wirtschaftspolitik werden wird? Es ist die Gefahr nicht zu leugnen, daß Belgien die für unsere Industrie nützlichen Tarife beseitigen wird, wenn es frei darüber zu bestimmen hat.

Schon vor dem Kriege rechnete man mit einer „opposition grandissante de l'industrie belge" (Leener, La question des tarifs de chemins de fer en Belgique Brüssel 1912, S. 44).

Unbegreiflich ist es, daß umgekehrt die Ansicht Verbreitung finden konnte, eine Aufhebung der belgischen Durchfuhrtarife liege im deutschen Interesse. Auch Wiedenfeld scheint sie zu vertreten. Denn die folgenden Ausführungen, die er unmittelbar der bereits richtig gestellten Behauptung anschließt, daß Antwerpen dieser Tarifpolitik seine Stellung als Ausfuhrplatz „zum großen Teil zu verdanken" habe, sind kaum anders zu verstehen (Druckschrift, S. 4, Z. 3 ff.): „Würde nun Belgien unter deutsche Herrschaft gestellt, so wäre eine starke Abschwächung dieser Vorzugsbehandlung Antwerpens nicht zu vermeiden. Deutschlands Eisenbahnen nämlich sind in der Gewährung solcher Ausfuhrtarife sehr maßgeblich durch die Rücksicht gehemmt, welche sie als staatliche Verwaltungen wohl oder übel auf die Interessen der Rhein-

schiffahrt nehmen müssen; sie können nicht so tief ihre Frachtsätze ermäßigen (!), daß die deutschen Rheinbinnenhäfen und mit ihnen die ebenfalls zumeist deutschen Rheinschiffahrts-Unternehmungen dadurch ihres Verkehrs völlig (!) beraubt werden." Demgegenüber ist zu betonen, daß erstens das deutsche Interesse für Aufrechterhaltung der Durchfuhrtarife, wenn auch nicht in jeder Einzelheit, so doch im ganzen spricht; daß zweitens die belgischen Durchfuhrtarife in ihren Sätzen von den bestehenden deutschen Ausnahmetarifen keineswegs von Grund aus verschieden sind; und daß es sich drittens nicht darum handelt, „Frachtsätze zu ermäßigen", sondern nur sie zu erhalten, und daß sie, wenn sie bisher den Aufschwung der Rheinschiffahrt nicht gehindert haben, auch in Zukunft die deutschen Rheinbinnenhäfen und Rheinschiffahrts-Unternehmungen nicht „ihres Verkehrs völlig berauben" werden.

[42] Dubois und Theunissen a. O. S. 11 bringen nur eine weitverbreitete Einsicht zum Ausdruck, wenn sie sagen: „En ce qui concerne Anvers, la seule façon de réagir pour les districts éloignés n'est pas la détaxe du transport par chemin de fer, mais bien le coût de la livraison en cale"; und S. 15 fügen sie hinzu: „Anvers doit compter avant tout sur ses avantages locaux; il doit être le port le mieux outillé, le plus étendu et le meilleur marché." An der klaren Einsicht hat es nicht gefehlt, wohl aber zeitweise an ihrer energischen Übersetzung in die Tat.

[43] Wiedenfeld sieht in seiner Broschüre (S. 36, Z. 3 ff.) die „Besonderheit“ der Natien darin, „daß die verschiedenen Stadien, welche die Frachtgüter zu durchlaufen haben, nicht von mehreren selbständigen Kleinunternehmern nacheinander besorgt werden, sondern jeweils von dem einen Natienmeister, dem der Älteste den Auftrag zuweist; dieser besorgte dann alle Einzelheiten, in die sich in Hamburg z. B. der Steuerbaas (soll heißen: Stauerbaas), der Ewerführerbaas und die Speichergesellschaft teilen“. Ein anderes Mal hatte er kürzer als ihre „Eigenart“ die „Zusammenfassung des gesamten Ladungs-, Transport- und Lagerungsgeschäftes zu einem Unternehmen“ bezeichnet. Das ist falsch. Das Verstauen der Güter auf dem Seeschiff kann niemals durch die vielen verschiedenen Arbeiter vorgenommen werden, welche die Frachtgüter für die einzelnen Verlader herbeischaffen. Darum ist in jedem großen Seehafen das Geschäft der Stauer etwas Selbständiges. Darin macht auch Antwerpen keine Ausnahme. Dort gibt es ebenso einen Stauerbaas wie in Hamburg. Die „Natien“, die übrigens auch nicht, wie Wiedenfeld meint, „mittelalterlichen Ursprungs“ sind, haben mit der dem Reeder obliegenden Schauerarbeit nichts zu tun. Sie werden vielmehr von den Verladern und Empfängern der Güter, also meist von Spediteuren, beschäftigt. Sie können ihre Tätigkeit auch auf das Lagerungsgeschäft erstrecken, aber das ist keineswegs immer oder auch nur meist der Fall. Regelmäßig liegt nicht nur das „Ladungs“- und das „Transportgeschäft“, sondern auch das Lagerungsgeschäft in ver-

schiedenen Händen. Regelmäßig besteht also in dieser Hinsicht kein Unterschied von Hamburg. Die „Besonderheit“ der Natien ist in anderem begründet.

Vgl. die richtige Darstellung in dem 1898 erschienenen, auch von Wiedenfeld zitierten Buch „Anvers Port de Mer“, S. 254—260, sowie wegen Geschichte und Organisation der Natien insbesondere Smeesters und Prims, Les nations d'Anvers. Antwerpen. 1910.

[44] Es betrugen die Anfuhren von Getreide in Antwerpen und Rotterdam („an der Maas“) nach den Jahresberichten der beiden Handelskammern 1912 in Tonnen (1000 kg):

	Weizen	Roggen	Mais	Gerste	Hafer	zusammen
Antwerpen	1 843 384	53 878	744 805	462 405	227 332	3 331 804
Rotterdam	1 578 435	481 218	823 453	625 275	697 368	4 205 749

Während Antwerpen sich rühmte, bis 1908 „le record de l'importation des céréales entre les ports européens“ zu halten, ist es 1912 im ganzen von Rotterdam um 873 945 t oder mehr als ein Viertel übertroffen. Doch hat es noch immer in Weizen sich den Vorrang zu wahren gewußt. Diese Weizeneinfuhr beruht auf einer festen Grundlage. Das ist der außerordentlich hohe Einfuhrbedarf des belgischen Landes. Nicht weniger als vier Fünftel des gesamten Verbrauches müssen eingeführt werden, wie sich aus der folgenden Zusammenstellung ergibt:

Es betrugen in Tonnen:

	1911	1912	1913
Gesamteinfuhr	2 165 000	1 841 000	1 889 000
Wiederausfuhr	564 000	403 000	353 000
Reineinfuhr	1 601 000	1 438 000	1 536 000
Einheimische Ernte	391 000	415 000	405 000
Belgischer Gesamtverbrauch	1 992 000	1 853 000	1 941 000

Auf dieser dauernden Grundlage des hohen eigenen Weizenbedarfs von Belgien, der sich im Durchschnitt der drei Jahre 1911—1913 auf 1 525 000 t belaufen hat und dessen Befriedigung dem Antwerpener Handel nicht genommen werden kann, baut sich die starke Stellung auf, welche die Scheldestadt im Weizenhandel einnimmt.

Die Weizeneinfuhr stammte 1912 in den beiden miteinander in Wettbewerb stehenden Hafenplätzen aus den folgenden Ländern (in Tonnen):

	Antwerpen	Rotterdam
Rumänien und Bulgarien	644 000	202 373 *
Nordamerika	442 000	421 065
Südamerika	397 000	207 957
Indien	215 000	5 110
Australien	63 000	—
Rußland	42 000	626 821
Deutschland	25 000	102 888
Übrige Länder	13 000	12 221
	1 841 000	1 578 435

* Nur Rumänien.

Während also Rotterdam einen weiten Vorsprung in russischem Weizen, und zwar vor allem aus den

Schwarzmeerhäfen, aufzuweisen hat, steht Antwerpen in rumänischem, südamerikanischem, indischem und australischem voran.

Dieser Unterschied hängt zum Teil mit der Art der Verfrachtung des Weizens zusammen. Der Weizen, der aus russischen Häfen, sowie aus den Osthäfen Nordamerikas eingeführt wird, wird in loser Schüttung verfrachtet. Er bevorzugt den Massengutshafen Rotterdam, der alles getan hat, den Umschlag von geschüttetem Getreide möglichst zu erleichtern. Der Weizen von Indien, Australien, der Westküste Nordamerikas, zum Teil auch den La-Plata-Ländern wird in Säcken verfrachtet. Dieser Weizen, der Kolliform annimmt, fühlt sich angezogen vom Stückguthafen Antwerpen. Darauf hat man sich an der Schelde gewissermaßen verlassen, und das mußte gefährlich werden. Denn da im Welthandel das geschüttete Getreide immer mehr das gesackte Getreide überflügelt, so mußte Rotterdam, das alle Kräfte auf den Umschlag gleichsam vereinigt, Antwerpen in der Versorgung des Rheingebietes mehr und mehr zurückdrängen. Antwerpens Wiederausfuhr von Weizen ist unzweifelhaft im Rückgang begriffen. Sie ist 1911 bis 1913 von 564 000 t auf 353000 t herabgesunken, und man befürchtete, daß es dem holländischen Rivalen gelingen werde, auch die wichtigen La-Plata-Einfuhren, die bis auf etwa 10 % ganz zum Transport in loser Schüttung übergegangen sind, an sich zu ziehen. Noch mehr als der gesamte Ausfuhrrückgang 1913 betrug, ist auf die Rheinversendungen nach Deutschland entfallen. Sie

sind von 239 000 t in 1912 auf 187 000 t in 1913 zurückgegangen. Diese Entwicklung zeigt, daß sie nicht ausschließlich in den dauernd gegebenen geographischen Verhältnissen begründet sein kann. Sie beruht allerdings auf Eingriffen der Menschen, und zwar darauf, daß Rotterdam den Getreideumschlag vom Seeschiff zum Rheinkahn mit allen Mitteln der Technik neuzeitlich gestaltet hat, Antwerpen dagegen, dessen Hafen auf den Eisenbahnverkehr vor allem zugeschnitten worden ist, wegen örtlicher Streitigkeiten es unterlassen hat, alsbald auch seinerseits dieselben Bahnen zu beschreiten. Vgl. Anm. 34.

[45] Aus dieser Grundverschiedenheit des Schelde- und Maashafens ergibt sich, daß die deutschen Kaufleute Antwerpens keineswegs in Rotterdam „die am meisten ähnlichen Arbeitsbedingungen vorfinden“, wie Wiedenfeld (Druckschrift S. 6, Z. 16) behauptet.

[46] Unter diesen anderen Artikeln müssen die Erze hervorgehoben werden. Antwerpen hat nicht nur in Zinkerzen, von denen es 1912 703 704 t einführte, sondern auch in Eisenerzen einen nicht ganz unbedeutenden Handel. Das ist natürlich, da Belgien von allen Ländern der Eisenindustrie den größten Einfuhrbedarf an Eisenerzen aufzuweisen hat. Es führt 97 $^1/_2$ % seiner Eisenerze ein. 1912 hatte es neben einer eigenen Förderung von nur 167 370 t eine Einfuhr von 6 415 329 t. Aber im Gegensatz zu der immer mehr an den Rhein zusammengezogenen rheinisch-westfälischen Eisenindustrie, die gün-

stig zum Meer und ungünstig zu den hauptsächlichsten binnenländischen Eisenerzlagern liegt, ist die belgische Eisenindustrie dem großen deutsch-französisch-luxemburgischen Minette-Vorkommen benachbart und im überseeischen Erzbezuge gehemmt, zumal da der Kanal von Brüssel nach Charleroi bisher nur Kähne von 70 t trägt. Es ist deshalb selbstverständlich, daß Belgien seinen großen Bedarf an fremden Eisenerzen in erster Linie aus der Nachbarschaft deckt. 1912 hat es 4 396 391 t aus Frankreich (Briey), 1 365 930 t aus Luxemburg und 80 258 t aus Deutschland bezogen. Dieser Eisenerzhandel hat natürlich seinen Sitz in den Erzeugungsgebieten selbst. Trotzdem besitzt Antwerpen einen nicht ganz unbedeutenden Handel an Eisenerzen. Es hat 1912 704 531 t eingeführt, und tatsächlich ist sein Handel weit bedeutender, als diese Gewichtszahlen erkennen lassen. Denn Antwerpen ist vor allem ein Markt für hochwertige Eisenerze. In seiner Einfuhr befanden sich 1912 nicht weniger als 432 436 t Manganerze. Dieser Handel in hochwertigen Erzen beschränkte sich keineswegs auf Belgien. An „Eisenerzen, außer Schwefelkies" wurden 1912 337 465 t von Antwerpen auf dem Rhein nach Deutschland verfrachtet.

Wiedenfeld (Broschüre S. 42, Z. 9 und auch sonst) verkennt die Bedeutung dieses Antwerpener Eisenerzhandels, wie er die des Rotterdamer außerordentlich zu überschätzen scheint. Wenn er außerdem (Druckschrift S. 1, Z. 10) kurzweg sagt, daß Belgien in Eisenerzen einen „nur sehr geringen Einfuhrbedarf" hat, so ist

darin wohl nur eine kleine Flüchtigkeit zu erblicken, wie auch in der Behandlung des Magdeburger Zuckerhandels als eines Einfuhrzweiges (Broschüre S. 13, Z. 23) und ähnlichem.

Vgl. Schumacher, Die westdeutsche Eisenindustrie und die Moselkanalisierung. Leipzig 1910.

[47] So schreibt Wiedenfeld in seiner Broschüre S. 13, Z. 2 ff. Wer sich im allgemeinen über die Organisation des Einfuhr- und Ausfuhrgeschäfts und die „Entwicklungstendenzen" im Welthandel Klarheit verschaffen will, sei auf die umfassenden und zuverlässigen Darlegungen von Hellauer in seinem Buch „System der Welthandelslehre", Berlin 1910, Bd. I, S. 78—203 verwiesen.

[48] Es ist nicht richtig, die ganze Darstellung der Ausfuhrorganisation um die Frage zu gruppieren, ob im Ausfuhrgeschäft ein „Eigenhandel" vorhanden ist oder nicht. Die rechtliche Geschäftsform, die man mit diesem Ausdruck bezeichnet, ist wirtschaftlich ohne wesentliche Bedeutung. Das Verkaufsrisiko, das mit ihr rechtlich vor allem verbunden ist, wird von den Exporteuren regelmäßig nicht übernommen, ganz gleichgültig, ob ihre Geschäfte nach dem deutschen Handelsgesetzbuch als Eigengeschäfte oder Kommissionsgeschäfte anzusehen sind. Tatsächlich sind sie fast immer nur als Kommissionäre tätig, und so werden sie ja auch regelmäßig in der deutschen, englischen und französischen Sprache bezeichnet. Die rechtliche Form ist wirtschaftlich Nebensache. „Ihrem

eigentlichen Wesen nach sind die meisten Exporteure Kommissionäre," sagt Hellauer a. O. S. 119 mit Recht. Die Wiedenfeldsche Darstellung (S. 26 ff.) wirkt auch hier nicht klärend.

Das gilt insbesondere auch von den Bemerkungen (S. 30) über das Fehlen eines Ausfuhr-Eigenhandels. Wiedenfeld hält es „für Antwerpen nicht unbedenklich", weil „gerade der Eigenhandel bestrebt sein muß, die von ihm umgesetzten Waren auch nach Möglichkeit über seinen eigenen Niederlassungsplatz zu leiten". Der Regelfall für Antwerpen wie für jeden anderen Hafen ist aber, daß der Ausfuhrhandel sich nach dem Fabrikationsplatz im Inland — wie Wiedenfeld selbst ausführt — verzieht. Dann kann er gar nicht die Waren „über seinen eigenen Niederlassungsplatz" leiten, dann muß er sie „nach einem dritten Ort dirigieren". Für diese Leitung nach einem dritten Ort sind ausschließlich wirtschaftliche Gründe maßgebend; der binnenländische Exporteur sucht sich den billigsten und besten Hafenplatz aus. Daß Antwerpen das für einen großen Teil von Nordwesteuropa ist, beweist nichts so schlagend, wie seine große Ausfuhr ohne eigenen Ausfuhrhandel. Was Wiedenfeld auch hierüber sagt, ist zum mindesten irreführend.

Da er ferner die Eigenart und Bedeutung Antwerpens verkennt, meint er (Broschüre S. 29, Z. 36), die Gründe dafür, daß viele Waren sogar für Londoner und Hamburger Rechnung über Antwerpen gehen, seien „nicht klar zu erkennen". Die Darlegungen im Texte dürften diese „eigentümliche Erscheinung" verständlich machen.

49 Mit der geringen Beteiligung der Belgier am Handel hat man sich in Kreisen der Literatur und Politik wie des praktischen Wirtschaftslebens seit Jahren viel beschäftigt.

Gernaert, L'industrie Belge à l'Etranger. Brüssel 1901, S. 10, sagt z. B. von seinen Landsleuten: „Si les Belges joignent, en général, à de nombreux avantages natifs, de très sérieuses qualités de techniciens et d'industriels, ils sont dans un état d'infériorité notaire sous le rapport des aptitudes et des connaissances commerciales pratiques." Er spricht in diesem Zusammenhang S. 14 von „ce déplorable système".

Prost, La Belgique agricole, industrielle et commerciale. Liège et Paris 1904, stellt sich auf denselben Standpunkt, wenn er z. B. in seinem Vorwort S. III sagt: „Nous nous sommes trop longtemps contentés d'être de bons producteurs, nous confiant trop largement pour le placement de nos produits à des étrangers, c'est-à-dire à des concurrents."

Noch deutlicher sprechen Dubois und Theunissen, a. O. S. 32 denselben Gedanken aus: „La Belgique n'exporte directement qu'une infime quantité de ses produits. Ce sont les Anglais et les Allemands qui sont les maîtres de l'exportation de nos produits: nous nous contentons de les leur vendre f. o. b."

Am eingehendsten hat sich mit der Frage Leener beschäftigt in seinem insbesondere auf belgischen Konsulatsberichten aufgebauten Buch: Ce qui manque au commerce belge d'exportation. Brüssel 1906.

Unter dem Einfluß der starken Bewegung, die in den angeführten, leicht zu vermehrenden Zitaten zum Ausdruck kommt, hat sich die Antwerpener Handelskammer 1908 eingehend mit der Frage beschäftigt, „comment il se fait que si peu de maisons d'exportations de produits fabriqués existent en Anvers". Sie ist in ihrem „Comité Central" zum Ergebnis gekommen, daß es das beste sei, „à imiter nos voisins pour réussir comme eux" und hat am 10. März 1908 eine Entschließung gefaßt, welche die folgenden bezeichnenden Sätze enthält: „Le Comité Central de la Chambre de Commerce

emet le vœu de voir la jeunesse belge suivre l'exemple que lui donne celle de plus d'une nation voisine, et chercher résolument sa voie dans les pays neufs; de voir surtout les familles aisées comprendre qu'il est d'un intérêt majeur et national d'envoyer leurs fils voyager, étudier, travailler à l'étranger, au lieu de les destiner à des carrières honorifiques et sédentaires, sans utilité pour l'expansion commerciale et industrielle du pays;

exprime la conviction profonde qu'une fois ce mouvement d'expatriation intelligente créé, toutes les autres institutions qui se rapportent au commerce d'exportation, telles qu'elles existent dans les grands pays exportateurs et en assurent le développement, se créeront rapidement pour répondre aux besoins nouveaux et que la question de la nationalisation de l'exportation belge se trouvera ainsi définitivement résolue;

espère que nos banques, comprenant que leur intérêt général, voudront favoriser l'organisation du crédit aux exportateurs et la création d'organismes bancaires correspondants dans les pays d'outre-mer."

Diese Bestrebungen werden nach dem Kriege, wenigstens soweit sie gegen Deutsche sich richten, in verstärktem Maße wieder aufgenommen werden. Sie werden mit denen auf Schaffung einer belgischen Handelsmarine (vgl. Anm. 52) sich verbinden und wahrscheinlich praktisch vor allem das Ziel verfolgen, die bisher üblichen f. o. b.-Verträge durch c. i. f.-Verträge zu ersetzen.

50 Wegen der Einzelheiten des belgischen Emissions- und Gründungswesens, wie überhaupt für diesen ganzen Abschnitt vgl. Jaffé, Die Stellung Belgiens in der Weltwirtschaft, im Bankarchiv 1915, Nr. 19—21, sowie Meynen, Das belgische Bankwesen. Berlin 1911.

51 Nach einer Berechnung, welche Jaffé a. O. anführt, belief sich das Nationalvermögen für Belgien auf 4200 Mk., für Deutschland auf 4900 Mk., für die Vereinigten Staaten auf 5500 Mk., für England auf 5800 Mk., für Frankreich auf 5900 Mk. auf den Kopf der Bevölkerung.

52 Wie für die anderen überseeischen Interessen seines Landes (vgl. Anm. 41) ist König Leopold II. auch für eine belgische Handelsflotte der Hauptvorkämpfer gewesen. Schon 1861 als Herzog von Brabant hat er damit begonnen. Durch eine Rede vom 16. Oktober 1898, in der

er den oft wiederholten Satz aussprach: „Nous avons été les premiers sur le continent à construire les chemins de fer, sachons les prolonger par des lignes de navigation“, gab er dann den entscheidenden Anstoß. Im Anschluß an sie wurde die „Ligue Maritime Belge“ in Antwerpen ins Leben gerufen, und zur selben Zeit entstanden die Haupt-Propagandablätter dieser Bewegung: le Bulletin de la Ligue Maritime, le Mouvement maritime belge, le Journal de la Marine.

Aber trotz aller Agitation sind bedeutende Erfolge nicht erzielt worden. Am 1. Januar 1913 waren Seeschiffe beheimatet in

Antwerpen . . .	105 mit	188 976	Reg.-T.
Rotterdam . . .	246 „	347 917	„
Hamburg . . .	1304 „	1 774 759	„

Am bedeutendsten ist in Antwerpen die Red-Star-Linie (Société anonyme de navigation Belge-Américaine), die mit amerikanischem Kapital arbeitet; sie zählte 1912 drei Dampfer mit 30 695 Reg.-T. Vgl. aber Anm. 21.

[53] Es waren vor dem Ausbruch des Krieges im Kempenland sechs Kohlengesellschaften mit einem Gesamtkapital von $148^1/_2$ Mill. Fr. im Ausbau begriffen. Über sie gibt die folgende Zusammenstellung nach dem Recueil Financier 1915 ausführliche Auskunft:

Name der Gesellschaft	Gründungszeit	Kapital	Eingebrachte Konzessionen	Interessenten	Ausgegeben für Schachtanlagen usw.
Charbonnages de Helchteren et Zolder in Mariemont.	Januar 1907	Ursprünglich 15 000 000 Fr., seit Dezember 1913 25 000 000 Fr.	Konzession Helchteren & Zolder, zusammen 7356 Hektar für 5 000 000 Fr. in Aktien.	Beinahe ausschließlich belgische Industrielle.	9 400 155 Fr. nach Bilanz vom 31. Dez. 1913.
Charbonnages de Beeringen in Lüttich.	Febr. 1907	25 000 000 Fr.	Konzession Beeringen-Courcel, 4950 Hektar für 3 000 000 Fr. in Aktien.	Vorwiegend französische Interessenten, inbesondere die HautsFourneaux et Fonderies de Pont-à-Mousson.	17 011 905 Fr. nach Bilanz vom 31. Dez. 1913.
Exploitation de la Concession charbonnière des Liégeois in Lüttich.	Febr. 1907	Ursprünglich 12 500 000 Fr., seit Oktober 1912 22 500 000 Fr.	Konzession benannt „des Liégeois“ 4180 Hektar für 2 500 000 Fr. in Aktien.	Ausschließlich Lütticher Industrielle, insbesondere die Société Cockerill.	6 415 602 Fr. nach Bilanz vom 30. Juni 1913.
Charbonnages André Dumont-sous Asch in Brüssel.	Juni 1907	Ursprünglich 15 000 000 Fr., seit Juni 1912 20 000 000 Fr.	Konzession André Dumont-sous Asch, 2950 Hektar für 5 000 000 Fr. in Aktien.	Fast ausschließl. belgische Interessenten, insbesondere die Société Générale de Belgique; außerdem A. Schaaffhausensche Bankverein ein wenig beteiligt.	—
Charbonnages Limbourg-Meuse in Brüssel.	Juni 1907	30 000 000 Fr.	Verschiedene Konzessionen von zusammen 4910 Hektar für 6 000 000 Fr.	Belgische und französische Interessenten etwa je zur Hälfte.	15 664 955 Fr. nach Bil. vom 30. Juni 1913.
Société des Charbonnages de Winterslag in Brüssel.	Novbr. 1912	12 000 Aktien ohne Nennwert, 26 000 000 Fr. 4½ % Obligationen.	Konzession Winterslag, 960 Hektar, in Genck, nebst Vorarbeiten für 12 000 Aktien ohne Nennwert.	Vorwiegend französische Interessenten, insbesondere Schneider, Creusot.	11 723 768 Fr. nach Bilanz vom 31. März 1914.

Literatur.

Etudes sur la Belgique. Conférences faites au VI. cours international d'expansion commerciale organisé à l'Institut Supérieur de Commerce d'Anvers. Brüssel 1913.

Le livre d'or de l'exposition de Charleroi au 1911. 2 vol. 1913.

Lewinski, L'évolution industrielle de la Belgique. Brüssel 1911.

Jaffé, Die Stellung Belgiens in der Weltwirtschaft. Bankarchiv 1915, Nr. 19—21.

De Lannoy, La Belgique, pays de transit. Revue économique internationale. 1911. S. 248—273.

Leener, Ce qui manque au commerce belge d'exportation. Brüssel 1906.

Annuaire statistique de la Belgique.

Le tableau général du commerce avec les pays étrangers, publié annuellement par le Ministre des Finances.

Anvers, port de mer. Déscription du port et des établissements maritimes d'Anvers, d'après les documents les plus récents. Brüssel 1898. 2. édition, augmentée d'un appendice 1905.

Wiedenfeld, Die nordwesteuropäischen Welthäfen. Berlin 1903.

Stubmann, Hamburg, Rotterdam und Antwerpen im 19. und 20. Jahrhundert. Marine-Rundschau. Juni 1912.

Ehlers, Bultmann, Campbell und Dubbers, Die Verkehrswirtschaft des Antwerpener Hafens. Hamburg-Bremen 1915.

Dubois und Theunissen, Anvers et la vie économique nationale. Löwen 1906.

Royers und Winter, Les établissements maritimes de la ville d'Anvers et leurs diverses extensions. Annales des travaux publics de Belgique. August 1904.

Extensions des installations maritimes au nord d'Anvers. Ebenda. Juni 1905.
La transformation du port d'Anvers. Revue économique internationale. November 1905.
Entwicklung der Stadt Antwerpen, ihrer Eisenbahn- und Hafenanlagen. Deutsche Bauzeitung 1906. S. 24—26, 37—40, 43—46, 127—128 und 139—144.
Strauß, Le port d'Anvers. Revue de Belgique. August 1907.
Kaemmerer, Die neuen Hafenanlagen von Antwerpen. Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure. 1909. S. 889—896, sowie 1913 S. 66—68.
Rapport annuel de la Chambre de Commerce d'Anvers.
Smeesters und Prins, Les nations d'Anvers. Antwerpen 1910.
v. Hissenhoven, Les grains et le marché d'Anvers. Antwerpen 1910.
v. Ysselsteyn, Der Hafen von Rotterdam. 3. Auflage. Rotterdam 1908.
Jahresberichte des rumänischen Generalkonsuls in Rotterdam.
Jahresberichte der Rotterdamer Handelskammer.

Renkin, Les chemins de fer de l'état en Belgique. Revue économique internationale. 1904.
Devys, Les chemins de fer de l'Etat belge. Paris 1910.
Litwinski, La question de la situation financière des chemins de fer de l'Etat belge. Brüssel 1911.
Leener, La question des tarifs de chemins de fer en Belgique. Annales des travaux publics de Belgique. Juni 1912.
— La politique des transports en Belgique. Brüssel 1913.
Jahresberichte der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt.
Petersilie, Schiffahrt und Güterverkehr auf dem Rhein während der Jahre 1891—1906.